

¡VOTA Y GANA!

Elige a los mejores coches del año y llévate estos regalos



CUPRA TERRAMAR

Llega un nuevo superventas



GUÍA DE COMPRA

COCHES CON ETIQUETA



La mejor selección calidad/precio



RENTING

Encuentra el coche de empresa ideal



CARA A CARA

Kia Sorento vs Skoda Kodiaq



PRUEBA

Volvo EX90



El poder de elegir.

**Eléctrico. Híbrido Enchufable. Combustión.
Tú decides.**

Para cada estilo de vida, hay un Mercedes-Benz.
Cuando cuentas con una amplia gama de motorizaciones,
tienes el poder de elegir el modelo que mejor se adapta
a tus necesidades. Cualquier elección es la perfecta.

Mercedes-Benz

Consumo mixto: desde 0,6 hasta 25,5 Emisiones de CO₂:
desde 0 hasta 291.



Redactor jefe
ENRIQUE TRILLO



Solo deberían aceptar el achatarramiento de coches de más de 20 años e independientemente de su propietario*

LA ELECTRIFICACIÓN HACE AGUAS. AYUDAS YA Y CON SENTIDO COMÚN

No hace falta más que echar un vistazo a cómo van las ventas (página 26) para darse cuenta de que algo está fallando. A estas alturas de la película seguimos en cifras por debajo de las de prepandemia y mucho me temo ya que es una frontera que quizás no volvamos a superar nunca más.

La incertidumbre sobre las normativas comunitarias y una posible marcha atrás de la fecha en la que será obligatorio fabricar coches 100% eléctricos (2035) provocan que los clientes no sepan ni lo que quieren ni lo que necesitan. Los propios fabricantes se vuelven locos. Carlos Tavares, CEO de Stellantis, primero criticaba las imposiciones de Europa, pero ahora que ha planificado el futuro de todo su grupo empresarial en base a la electrificación, clama porque nada se cambie. Mientras, otras marcas, como Volvo, ya han dado marcha atrás en sus planes de una gama 100% eléctrica y dan cabida a los híbridos enchufables.

¿Qué hace falta para cambiar esta tendencia? Evidentemente, un futuro cierto. Pero eso parece poco probable ante una realidad tan cambiante. ¿Qué es deseable? Un parque móvil más limpio y seguro, es decir, con coches más eficientes y con más asistentes de seguridad. ¿Qué se necesita? Ayudas a la compra directas y sensatas. Y digo sensatas en el sentido de que, si lo que se pretende es rejuvenecer el parque móvil circulante, lo que hay que hacer es volver a algo similar a lo que en su día fue el Plan

Renove y aceptar solo coches usados de más de 20 años, que esos sí son menos seguros. Porque un coche de hace una década, que es lo que se pide ahora en el Plan Moves III, sigue estando vigente, es eficiente y seguro. Y un punto importante, en mi opinión: habría que aceptar ese coche, aunque quien lo entrega no haya sido el propietario más que unos pocos meses o semanas o incluso si es de algún familiar y no obligar a que haya sido de su propiedad al menos durante el último año. ¿No se pretende acaso sacar de la circulación coches viejos? ¿Qué más da a quién pertenecieran previamente?

Al margen de todas estas reflexiones, en AUTO BILD seguimos siempre fieles a nuestro trabajo, que no es otro que probar las últimas novedades en llegar al mercado y contarte lo que nos han parecido, así como hacer recomendaciones de compra que te lo pongan todo más fácil. Por eso, en esta ocasión te recomiendo que no dejes de leer nuestra guía de compra en la que te proponemos los coches con etiqueta (tanto ECO como 0) más recomendables. También el tema práctico sobre el *renting*, por si optas por esta alternativa. Y no pases por alto novedades como el Cupra Terramar o el Volvo EX90.

Y antes de acabar, te invito a que participes en la votación de los Premios Auto Bild, porque tú mismo decides cuáles son los mejores coches del año y, además, si lo haces, optas a jugosos regalos.

LOS COCHES DAN LIBERTAD DE MOVIMIENTOS
DOS MODELOS QUE HAN PASADO POR MIS MANOS EL ÚLTIMO MES



Ford Mustang Dark Horse

Un coche en serio peligro de extinción que te hace vibrar desde el mismo momento en que lo arrancas. Motor 5.0 V8 atmosférico de 460 CV y un sonido salvaje.



Voyah Free

Me chifla probar coches nuevos. Son un soplo de aire fresco. SUV grande (4,9 m), fabricado por Dongfeng, de aspiraciones premium, eléctrico, 489 CV y 78.000 euros. Promete. A ver si convence.

*Las opiniones expresadas en este artículo son las del autor y no tienen por qué coincidir necesariamente o exactamente con la posición de Axel Springer o de Auto Bild

FOTOS: AUTO BILD, FABRICANTE

CONTACTA

Auto Bild ES www.autobild.es

X @AutoBildSpain

f Auto Bild España

Instagram @autobildspain

YouTube AutoBild Es

TikTok @autobildspain

8

El nuevo SUV de la marca española llega con un diseño muy atrevido y la misión de convertirse en todo un éxito de ventas.



NOVEDADES

Los coches del mes, como el Cupra Terramar, el Audi Q5, el Volvo XC90 y muchos más 8

ACTUALIDAD

NOTICIAS Ya se ha aprobado el nuevo reglamento de coches históricos. Toma nota 22

MERCADO Las ventas de coches caen en agosto más incluso que el año pasado 26

PRUEBAS

GUÍA DE COMPRA ¿Necesitas un coche con etiqueta ECO o '0 Emisiones'? Analizamos 30 modelos para ayudarte a elegir 28

PRIMER CONTACTO Audi e-tron GT 38

PRIMER CONTACTO Volvo EX90: eléctrico puro con hasta siete plazas.....40

PRIMER CONTACTO VW ID.7 GTX Tourer: un familiar 100% eléctrico que sorprende 42

PRIMER CONTACTO VW California: la camper más icónica se renueva por completo 44

PRIMER CONTACTO BMW X3: se vuelve más tecnológico que nunca y estrena diseño.....46

PRIMER CONTACTO BMW Serie 1.....47

PRIMER CONTACTO Toyota Proace Max 48

TEST Audi A3 Sedan: la carrocería de tres volúmenes con etiqueta ECO a examen 50

TEST Cupra Formentor: un acertado 'restyling' que le hace ganar en atractivo 52



Los lectores son los que eligen los favoritos de cada categoría en unos premios que esperamos cada año con ganas"

Enrique Trillo, redactor jefe



Como cada año, llegan los premios AUTO BILD y la oportunidad para elegir a tu coche favorito. Participa y llévate atractivos regalos.

66



44

La nueva California mejora como camper, con su doble puerta corredera y más espacio en el interior.

- TEST Citroën Berlingo BlueHDI 54
TEST Mini Countryman C 170 CV 56
COMPARATIVA Enfrentamos al Skoda Kodiaq contra el Kia Sorento, ¿cuál de estos dos SUV grandes merece más la pena? 58
PREMIOS AUTO BILD ESPAÑA Participa y elige a tu coche favorito 66

REPORTAJE

Ebro, la marca de leyenda española busca volver por sus fueros en la era eléctrica..... 72

PRÁCTICO

'Renting', ¿la fórmula de movilidad perfecta para tu coche de empresa? 76

COCHES EN ESTE NÚMERO

- Alfa Romeo Junior 24
Aston Vanquish 14
Audi A3 Sedan 50
Audi e-tron GT 38
Audi Q5 12
Audi Q6 24
BMW Serie 1 46
BMW X3 46
Citroën Berlingo 54
Cupra Formentor 52
Cupra Terramar 8
Fiat Pandina 24
Hyundai Bayon 24
Hyundai Santa Fe 82
Kia Sorento 58
Mini Countryman 56
Porsche Cayenne 90
Skoda Kodiaq 58
Toyota Proace 48
Volvo EX90 40
VW California 44
VW ID.3 16
VW ID.7 GTX Tourer 42



72

Vuelve la marca Ebro y lo hace en total sintonía con los tiempos que corren: con una pick-up eléctrica.



84

Con 90 años de retraso, el Typ 52 ha hecho por fin su aparición en el Festival de Goodwood.

SEGUNDA MANO

Hyundai Santa Fe: Analizamos cómo envejece y si merece la pena 80

CLÁSICO

El Auto Union Typ 52 ha sido fabricado 90 años después... ¡y lo hemos vivido en directo! 84

FUERA DE SERIE

A la Targa Florio, con un Cayenne GTS 90

RINCÓN DEL LECTOR

Tus comentarios en nuestras redes sociales, tus cartas y tus preguntas 96

PRÓXIMO NÚMERO

Un aperitivo de lo que estamos preparando para el mes que viene 98



90

Hemos recorrido las carreteras de la mítica Targa Florio con un Porsche Cayenne GTS. ¡Qué experiencia!



Cuando se trata de comodidad y rendimiento, Recaro es la empresa de referencia. Por el bien de la industria y de los coches deportivos, confío en que salgan adelante”

Enrique Trillo,
redactor jefe
AUTO BILD



RECARO PIERDE EL CONTROL

El fabricante alemán de asientos **Recaro** atraviesa una difícil situación y ha entrado en concurso de acreedores. Sin embargo, ya ha elaborado un plan financiero para volver a la senda del éxito.



FOTO: FABRICANTE

QUE UNA MARCA TAN RECONOCIDA en el sector de la automoción como Recaro haya solicitado la declaración de insolvencia debido a las fuertes subidas de precios y a los cambios en el mercado, sin lugar a dudas, es una muy mala noticia para todos los que amamos los coches.

Según el propio fabricante ha informado, el detonante ha sido la pérdida de un importante pedido con uno de los clientes con los que trabajan de manera habitual.

Hay que recordar que trabaja junto a los mejores fabricantes y sus asientos forman parte del equipamiento original de los deportivos de

marcas como Aston Martin, Audi, Porsche o Volkswagen.

El objetivo es volver pronto a una situación financiera sólida. Y hay que precisar que la insolvencia afecta únicamente a la sección de automóviles y no a las demás empresas del Grupo Recaro, como los asientos para aviones, trenes o *gaming*.

Los asientos de la imagen son una nueva edición del Recaro Classic LX que llevaba el VW Golf 1. Un folleto de los años 90 daba fe del "mayor confort" que aportaban a la conducción.

EN HONOR A TERRAMAR

El nuevo **Cupra Terramar** aspira a ser otro superventas de la marca en el segmento SUV. Toma su nombre del mítico autódromo catalán y supera en tamaño al Formentor. Además, huye de la deportividad de sus hermanos, sin perder el ADN Cupra.

Seña de identidad para el futuro de Cupra: sus ópticas trianguladas.

Honar al Autódromo de Terramar no es casualidad. Es la cuna de Cupra, pero también de la competición en España. Todo un acierto para recordar nuestra historia"

Rodrigo García Vita,
redactor
AUTO BILD

Con un aspecto agresivo y un frontal de tiburón, no renuncia a los detalles deportivos propios de la marca.



La firma lumínica trasera toma relevancia, con el emblema iluminado en el centro.



Puedes encontrar triángulos y motivos afilados por todo el coche.



En Barcelona, aprovechando la celebración de la America's Cup de vela, es donde se ha presentado el nuevo Cupra Terramar. Aunque yo he podido conocerlo bastante antes y he tenido la suerte de poder conversar con sus diseñadores sobre lo emocionante de este proyecto.

Es el próximo SUV de la marca española y solo puede pretender una cosa: seguir el éxito de su hermano pequeño, el Formentor. Curiosamente, se emplaza en un segmento mayor, lo que le podría ayudar a triunfar. Quizá con mayor fuerza en otros países, pero es innegable que su oferta es atractiva, tanto a nivel estético como de motorizaciones. A primera vista, es inevitable fijarse en la firma lumínica, muy importante para el futuro de Cupra. Al frente, faros LED con esa arquitectura de tres triángulos que ya vimos en el Formentor y el León. Y detrás, dos faros laterales con efecto tridimensional, unidos por una 'infinite light' y el emblema de Cupra iluminado en el centro. La unidad con la que descubrí el modelo es de un color morado exclusivo que acentúa su aspecto de tiburón, con cuatro líneas que nacen en el 'splitter' delantero y se distribuyen a lo largo del coche, desde el capó. Curiosamente, en la zaga no hay salidas de escape. Aunque sí cuatro molduras que pertenecen al difusor y dan la sensación de ser dicho elemento. "Esto no es un SUV deportivo como el Formentor y tuvimos un amplio debate al respecto, pero

>>



El interior se destaca del de sus hermanos, con una consola central que envuelve al conductor.



▲ La palanca de cambios estará en el volante, así que se despeja la zona central para otras funciones.

► Las proporciones son visiblemente más grandes que las del Formentor, y sin ese aspecto coupé tan marcado.

» decidimos no incorporarlas", nos comentó David Jofré, responsable del diseño exterior del modelo. Y lo cierto es que no distorsiona para nada su línea, que consigue un equilibrio perfecto entre dinamismo y elegancia.

Salto a su interior y me recibe la ceremonia de bienvenida. No, no hay un convite ni nada por el estilo. Es un juego de luces que da paso al habitáculo y está bastante cambiado respecto a otros modelos. El conductor es el centro de la acción y tanto la pantalla multimedia como la consola central se giran hacia él, separándolo del copiloto.

Tras el volante tenemos un cuadro de instrumentos digital personalizable y a la derecha, la interfaz del sistema de 'infotainment' de 12,9 pulgadas y controles táctiles inferiores retroiluminados.

Además, el modelo incorpora 'Head-Up Display' en el parabrisas y no prescinde de un volante deportivo con múltiples controles físicos. Entre ellos, un clásico en el fabricante: los dos botones satélite para alternar los modos de conducción y arrancar el coche.





► Los asientos son de nuevo diseño, muy cómodos y con una estética futurista.

◀ El sistema multimedia de gran tamaño será el protagonista para controlar la mayor parte de los aspectos del vehículo.



◀ Las plazas traseras son bastante amplias y cuentan con espacios específicos en los laterales para la cabeza.



Por lo demás, asientos completamente renovados, con un diseño futurista y muy cómodo, techo solar y unas plazas traseras realmente cómodas. Incluso para gente alta (como un servidor).

La ergonomía y sensación de calidad es clave, como también lo serán sus motorizaciones. Habrá un total de cinco posibilidades. Todas ellas gasolina. Por un lado, el motor 2.0 TSI ofrecerá 204 CV con tracción total 4Drive y el Terramar VZ ascenderá hasta los 265 CV con el mismo formato de transmisión. La versión de acceso será híbrida con pegatina ECO de la DGT y tendrá un motor 1.5 eTSI de 150 CV (tracción delantera), mientras que los híbridos enchufables podrán alcanzar más de 100 kilómetros de autonomía con potencias de 204 y 272 CV.

El modelo ya está disponible en el configurador y partirá desde los 38.500 euros en España. —

! El Cupra Terramar dice adiós al diésel y solo habrá opciones con motores gasolina, híbridos MHEV y PHEV

Los detalles en bronce no son negociables. Encontrarás el color predilecto de Cupra, por ejemplo, en las llantas.



La unidad que hemos conocido estaba decorada en color morado y tenía una tapicería de una tonalidad similar. En persona, la verdad, llama la atención.

AUDI Q5

El buque insignia de Audi levanta la bandera de la hibridación

La tercera generación del SUV más vendido de Audi ha llegado. Y lo hace cargada de novedades, tras más de 15 años de historia. Por poner en contexto la situación del modelo, en 2023 vendió a nivel global más de 332.000 unidades, mientras que el segundo (Audi A6) consiguió 267.000 ventas. Por ello, la marca alemana ha puesto una especial atención a este SUV de lujo, que conservará sus motores de combustión interna como todos los modelos impares del fabricante.

Todas las versiones (al menos de momento) cuentan con tecnología MHEV plus de hibridación ligera en arquitectura de 48 V. Si bien, una de las claves es que los Q5 con este tipo de asistencia al motor podrán moverse de manera 100% eléctrica en determinadas situaciones, como maniobras de aparcamiento.

La versión de acceso contará con un motor 2.0 TFSI gasolina de 204 CV y 340 Nm de par máximo con tracción delantera o quattro opcional; y si prefieres el diésel, tendrás un modelo 2.0 TDI de 204 CV, exclusivamente con tracción a las cuatro ruedas.

Finalmente, el Audi SQ5 deportivo mantendrá su motor V6 turboalimentado de 3,0 litros con 367 CV y tracción integral. Más adelante llegarán los modelos híbridos enchufables, con

potencias de 295 y 362 CV, junto a una autonomía eléctrica de más de 80 kilómetros. Mide 4,86 metros de largo, lo que lo coloca como un SUV de tamaño medio. Su estética gana en presencia con esta generación, gracias a diversos elementos. Para empezar, un parachoques delantero que integra una enorme calandra, junto a dos entradas de refrigeración laterales y una alargada rejilla inferior. Ópticas LED delante y con tecnología

OLED personalizables detrás, detalles en negro brillo opcionales y llantas desde 19 hasta 21 pulgadas.

¿Su interior? De lujo y muy digitalizado. Destacan sus asientos y, especialmente, su interfaz curva. Un panel que integra tanto cuadro de instrumentos como pantalla multimedia de 14,5 pulgadas. Y otra de 10,9 pulgadas para el copiloto adicional, junto a mucho espacio para los ocupantes y hasta 1.473 litros de maletero.

▼ Hasta tres pantallas de gran tamaño en el interior. La del copiloto (opcional), puede reproducir contenido en 'streaming'.



◀ Motores de combustión interna, híbridos, PHEV y un V6 turboalimentado de 3,0 litros para el modelo más deportivo de la gama, con 367 CV.

► Las plazas traseras destacan por su amplitud, además de por una gran luminosidad gracias al techo panorámico.





Al igual que con el nuevo Audi A5 o el A6 e-tron, el panel de luces OLED posterior es personalizable.



El Audi Q5 conserva sus motores de combustión y añade versiones MHEV y PHEV a la gama. Un movimiento clave para este modelo"

Rodrigo G. Vita,
AUTO BILD



▼ El modelo SQ5 más radical presume de detalles en negro brillo y múltiples entradas de aire en el frontal.



La parte trasera de todos los modelos nuevos de Audi gana en presencia, y en el SQ5 se añaden también salidas de escape reales.



La trasera es la parte más identificativa, con un llamativo panel en negro.



Monta frenos carbocerámicos y suspensión adaptativa.



ASTON MARTIN VANQUISH

Carácter radical V12

¿Quién dijo que ya no eran tiempos para los motores V12? Aston Martin ha desvelado el nuevo Vanquish, un GT de lujo que sigue el estilo reciente de los modelos de la firma británica en materia de diseño interior y exterior. Sin duda, el habitáculo es similar al de modelos como el DB12 o el DBX707, mientras que el frontal recuerda al DB12, pero con una parrilla mayor. La zaga, eso sí, es única, con la llamada cola Kamm para favorecer la aerodinámica. Aun así, lo más relevante de este deportivo es su motor.



Frente al conductor se sitúa un bloque V12 Twin-Turbo de 5,2 litros, que rinde la friolera de 835 CV y 1.000 Nm de par. Se acompaña de una caja de cambios automática ZF de ocho relaciones. Con esto y elementos como un diferencial trasero electrónico de deslizamiento limitado y un chasis reforzado, la emoción al volante está más que garantizada.

DFSK 600

Mucho por poco

El nuevo SUV de 7 plazas de DFSK, llamado 600, ya está disponible en España. Con 4,72 metros de largo, se trata de un modelo enfocado a las familias, que busca destacar como una de las opciones más potentes en su rango de precios. Es así gracias a un motor 1.5 TGDI de cuatro cilindros con 184 CV, el cual se asocia a un cambio automático de seis marchas. Así, el DFSK 600 llega a los concesionarios con un precio de 28.498 euros, así como con una garantía de 7 años o 150.000 kilómetros.



▲ Con financiación, su precio puede bajar a 25.499 euros.

BENTLEY FLYING SPUR

Más potente que nunca

Bentley apuesta por la deportividad electrificada con modelos como el nuevo Flying Spur, una berlina con una mecánica híbrida V8 que le permite rendir 782 CV y 1.000 Nm. En el apartado estético, el estilo de la firma de Crewe (Reino Unido) sigue vigente con el equilibrio habitual entre la elegancia y la deportividad. Lo mismo sucede dentro, ahora con unos asientos Wellness con ajuste postural y climatización. Aun así, la mayor novedad está bajo el capó, con una mecánica PHEV con más prestaciones y 76 km de autonomía eléctrica.

Como siempre, reinan los materiales nobles y el carácter elegante.



Es apenas 3 cm más largo, 14 cm más ancho y 2 cm más alto que el SM original.

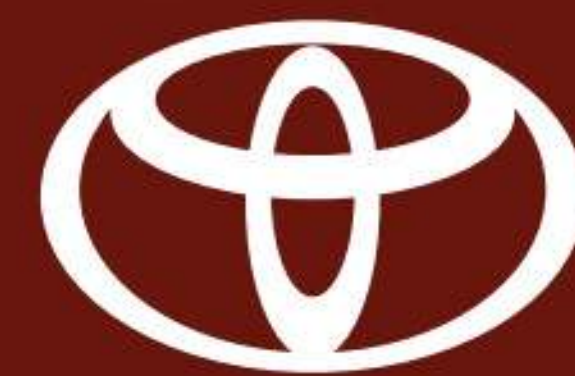
DS SM TRIBUTE

Estilo atemporal

Para celebrar los 10 años de DS como firma independiente y recordar al icónico Citroën SM, se ha concebido el DS SM Tribute, un prototipo que reinterpreta el concepto de aquel modelo creado entre la marca de los chevrones y Maserati. Su origen se remonta al año 2020, cuando se realizó un concurso creativo interno entre los diseñadores del DS Design Studio Paris por el 50º aniversario del SM. Entonces se crearon varios bocetos y la idea se ha hecho ahora realidad en un coche que, si bien no llegará a las carreteras, imagina cómo sería una versión actual de aquel modelo.



HASTA
15 AÑOS DE
GARANTÍA*
TOYOTA RELAX



LAS APARIENCIAS NO ENGAÑAN

NUEVA GAMA **TOYOTA C-HR**
HYBRID Y PLUG-IN HYBRID

DESDE

180 €
AL MES*

48 cuotas.

Entrada: 8.994,35 €.

Última cuota: 18.702,48 €.

INCLUYE 4 AÑOS DE GARANTÍA Y MANTENIMIENTO



Gama Toyota C-HR Hybrid: Emisiones CO₂ (g/km): 105 – 116. Consumo medio (l/100 km): 4,7 – 5,1.

Gama Toyota C-HR Plug-in Hybrid: Emisiones CO₂ (g/km): 19 – 20. Consumo medio (l/100 km): 0,8 – 0,9.

*Precio correspondiente a Toyota C-HR Hybrid 140H Advance. Precio por financiar: 28.500€. Toyota Easy Plus: 800€. PVP al contado: 31.620€. Entrada: 8.994,35€. TIN: 7,95%. TAE: 9,21% (Toyota Easy Plus opcional no forma parte del coste de la financiación a efectos del cálculo de la TAE). 49 meses: 48 cuotas de 180€/mes y última cuota: 18.702,48€. Comisión de apertura financiada (2,99%): 607,14€. Importe total del crédito: 20.912,79€ (incluye Toyota Easy Plus). Importe total adeudado: 27.342,48€. Precio total a plazos: 36.336,83€. Coste total del crédito: 7.036,83€. Importe de los intereses: 6.429,69€. Sistema de amortización francés. Oferta financiera con el producto Toyota Easy de Toyota Kreditbank GmbH sucursal en España. Capital mínimo a financiar 17.000€. IVA, transporte, impuesto de matriculación, promoción, aportación del concesionario incluidos. Otros gastos de matriculación, pintura metalizada y equipamiento opcional no incluidos. Paquete Toyota Easy Plus con 4 años de Garantía y mantenimiento (un mantenimiento cada 15.000km o un año, lo que antes suceda). Incluye Toyota Relax realizando el mantenimiento oficial en tiempo y forma estipulado por Toyota, una vez finalizado el período de garantía de fábrica. En cada revisión en la red de talleres oficiales Toyota se activa un año o 15.000 km de garantía (lo que antes suceda), pudiendo renovarse en cada período de mantenimiento según el calendario marcado en el libro de Servicio y Garantía. Modelo visualizado puede no corresponder con el modelo ofertado. Oferta válida hasta 31/10/2024 en Península y Baleares. Promoción no acumulable a otras ofertas o descuentos. Quedan excluidos de esta promoción los vehículos para flotas. Oferta ofrecida por Toyota España S.L.U. (Avda. Bruselas, 22. 28108 – Madrid) y su red de concesionarios. Para más información consulte condiciones en tu concesionario habitual o en toyota.es. Los niveles de consumo de combustible así como de emisiones de CO₂ se miden en un entorno controlado, de acuerdo con los requisitos de la normativa Europea. Para más información o si está interesado en los valores de un vehículo con distinto acabado, por favor contacte con Toyota España, S.L.U. o su concesionario Toyota. El tipo de conducción junto con otros factores (condiciones de carretera y meteorológicas, tráfico, conducción del vehículo, equipo instalado después de la matriculación, carga, número de pasajeros, etc.) juega un papel en el consumo de combustible y emisiones de CO₂.

HYUNDAI i20N COPA

Aires de despedida



El Hyundai i20N dice adiós, pero no sin antes recibir una edición muy especial. Denominada i20N Copa, se concentra en las últimas 250 unidades de este urbano deportivo y rinde homenaje al trabajo de Hyundai Motor España en competición. De entrada, recibe nuevos emblemas, un vinilo que recuerda los años en los que la

◀ Una placa identifica el número de la unidad.



Estéticamente es casi como otros i20N, salvo por algunos detalles.



marca coreana ha sido campeona en el Campeonato Nacional de Rallys y una placa numerada. Además, cuenta con cuatro colores de carrocería: Atlas White, Phantom Black, Dragon Red y Performance Blue. Eso sí, bajo el capó seguirá el motor 1.6 GDi turbo de 204 CV, asociado a una caja manual de seis marchas.



RENAULT R17 RESTOMOD

Pasado modernizado

Los 'restomod' son coches clásicos que reciben una modernización técnica. Esto es lo que define al R17 Restomod de Renault, que rinde homenaje al R17 original que se vendió en la década de 1970. Con el diseñador Ora Ito tras el proyecto, la firma del rombo ha reinterpretado este clásico francés con un coche que mantiene las líneas originales, pero que está repleto de novedades. Por ejemplo, su carrocería es de fibra de carbono y el interior cuenta con pantallas integradas, mientras que los tejidos son propios de los años 70. Lo que no lo es su mecánica, ya que el motor de combustión ha dado paso a un eléctrico de 270 CV. En teoría, cuenta con 400 km de autonomía, pero no se espera que llegue a la producción por ahora.

▲ Se respetan las líneas originales, aunque el coche es 17 cm más ancho.



▲ Los relojes originales han dado paso a unas pequeñas pantallas.



▲ Otra pantalla central se ha colocado en una posición baja para dar acceso a diversas funciones.

VW ID.3 GTX FIRE+ICE

Estilo noventero



Como homenaje al Volkswagen Golf Mk2 Fire and Ice, la firma de Wolfsburg ha creado una edición especial homónima del ID.3 GTX junto a la firma de moda deportiva Bogner. Lo más evidente es la pintura de tres capas con efecto perlado de vidrio. Junto a esto, en el exterior también destacan emblemas específicos y unas llantas de 21" en pintura azul anodizada. Por dentro, esta versión también cuenta con novedades, como una división en colores azul y naranja o unos asientos que imitan el estilo de las chaquetas de plumas Fire+Ice. Además, los pedales cambian el diseño Play/Pause de la gama ID. por iconos de hielo y fuego, aunque la mecánica sigue ofreciendo 326 CV de potencia.

La pintura cambia de tonalidad en función de la luz y la perspectiva.



▲ Los asientos incluso replican las cremalleras de las chaquetas.

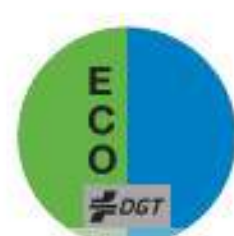
La estética viene apoyada por el carácter deportivo de la versión GTX.



Lleva a tu empresa más lejos con Hyundai.



En Hyundai sabemos lo importante que es la movilidad para tu empresa. Por eso te ofrecemos los vehículos que mejor se adaptan a tus necesidades para que tu negocio nunca se detenga. Como el Nuevo Hyundai TUCSON, totalmente renovado con un diseño espectacular, una amplia gama de motores y tecnologías que lo convierten en el compañero perfecto para el día a día. El Nuevo Hyundai KONA, elegido Mejor Coche del Año 2024 con su elegante y futurista diseño, tecnología y gran espacio interior. O el Nuevo Hyundai BAYON, mejorado con un interior más espacioso y un diseño exterior robusto. Además, para que tu empresa no deje de avanzar sin preocupaciones, en Hyundai te damos 5 años de garantía, sin límite de kilometraje.



Con etiqueta ECO y 0 emisiones.



Gama Nuevo Hyundai KONA EV: Emisiones CO₂ combinadas (gr/km): 0 durante el uso. Consumo eléctrico (Wh/km): 146 (batería 48 kWh) – 166 (batería 65 kWh). Autonomía en uso combinado (km): 377 (batería 48 kWh) – 514 (batería 65 kWh 17"). Autonomía en ciudad (km): 512 (batería 48 kWh) – 683 (batería 65 kWh 17"). Gama Nuevo Hyundai KONA (Combustión y HEV): Emisiones CO₂ combinadas (gr/km): 103-159. Consumo combinado (l/100km): 4,5-7. Gama Nuevo Hyundai TUCSON (Combustión, HEV y PHEV): Emisiones CO₂ (gr/km): 29-158. Consumo mixto (l/100km): 1,3-7. Gama Nuevo Hyundai BAYON: Emisiones CO₂ (gr/km): Pendiente de homologación. Consumo mixto (l/100km): Pendiente de homologación. Valores de consumos y emisiones obtenidos según el nuevo ciclo de homologación WLTP. *Autonomía oficial conforme al Nuevo Ciclo de Conducción WLTP. La autonomía real estará condicionada por el estilo de conducción, las condiciones climáticas, el estado de la carretera y la utilización del aire acondicionado o calefacción). Modelos visualizados: Nuevo Hyundai TUCSON, Nuevo Hyundai KONA y Nuevo Hyundai BAYON. Más información en la red de concesionarios Hyundai o en www.hyundai.es



La firma lumínica y el patrón de la parrilla son fácilmente identificables en esta actualización.

VOLVO XC90

Puesta al día con retoques sutiles, pero efectivos

La actual generación del XC90 lleva en el mercado desde 2015 y, tras un lavado de cara en 2019, ahora recibe una nueva actualización que lo mantiene fresco en un mercado cada vez más competitivo.

Las novedades estéticas son claras, como una parrilla más ancha y con un patrón diagonal. Mientras que los faros son más estrechos y cuentan con una firma en forma de T. Son similares a los del EX90 y utilizan tecnología Matrix LED.

Por otro lado, el interior no presenta tantas novedades. Hay una nueva pantalla central de 11,2 pulgadas, que es más grande que la de su predecesor (de 9") y mantiene la orientación vertical. Además, según Volvo, ofrece una mayor resolución y responde más rápidamente a los comandos táctiles, gracias a su sistema Android. Eso sí, no todo depende de ella, ya que siguen presentes los botones de selección rápida con un pulsador giratorio.

Más allá de estas novedades, el habitáculo del XC90 también ha recibido nuevos materiales, con una superficie del salpicadero que reproduce el estilo de los

asientos y una tapicería que puede seleccionarse en un patrón de espiga. Asimismo, se han producido ajustes en favor de la funcionalidad, como un posavasos más apto para latas estrechas y una bandeja de carga para el 'smartphone' de mejor acceso. Además, también se ha reducido el ruido a bordo gracias a un mejor aislamiento. Hablando de ruido, el del motor ahora procede solo de motores de gasolina. Así, para el XC90 solo hay disponibles bloques de gasolina electrificados. Encontramos el B5 de 250 CV, con un sistema híbrido ligero, y un híbrido enchufable cuya

A pesar de haber sido lanzada en 2015, esta generación aguanta de maravilla el paso de los años.

nomenclatura es T8. Este último firma 455 CV y se apoya en un motor de gasolina de dos litros con 310 CV y un eléctrico de 145 CV. Con una autonomía eléctrica de 72 kilómetros, este es un rasgo que no cambia. Las dos versiones vienen con tracción a las cuatro ruedas y pueden remolcar hasta 2,4 toneladas. Finalmente, el precio ha crecido en esta actualización. La versión B5 de 250 CV está disponible a partir de 81.200 euros, mientras que el PHEV arranca en 91.150. Así, el actualizado SUV sueco ya está disponible para pedidos y su producción comenzará a finales de este año.





El XC90 se ha puesto al día de manera acertada, pero los cambios en el interior son más discretos que en el exterior. Su precio es elevado"

**Sergio Ríos,
AUTO BILD**



Los pilotos oscurecidos buscan dar un aspecto moderno a las luces traseras. También se ha actualizado la firma lumínica.



El XC90 está disponible con cinco, seis o (como se muestra aquí) siete asientos. Todos con formas ergonómicas.

➤ Aunque la pantalla central es mayor, el cuadro de instrumentos sigue siendo de 12,3 pulgadas.



Volvo es sinónimo de seguridad. El radar y las cámaras exploran la carretera. En caso de emergencia, las intervenciones de frenado y dirección evitan que ocurra lo peor.



Impulsado por **SKODA**

DEFINIDO POR LA



¿Qué cualidades buscas en un SUV grande? ¿Espacio? ¿Comodidad? ¿Versatilidad? Todo esto y más define al nuevo Škoda Kodiaq, con hasta 7 plazas y virtudes difíciles de igualar.

El espacio y la funcionalidad son dos de las mejores características que puede ofrecer un SUV. Por ello, el nuevo Škoda Kodiaq las lleva por bandera, junto a un carácter sostenible más marcado que nunca. De esta forma, la última renovación del modelo de la firma checa no solo le presenta como la versión más avanzada hasta la fecha, sino también como uno de los todocaminos más sobresalientes del mercado.

Desde su llegada en 2016, el Kodiaq ha destacado por su versatilidad, amplitud y buena relación calidad-precio. Esta es una fórmula que sigue presente en la última actualización del modelo, que viene repleta de novedades. De entrada, se caracteriza por ofrecer un aspecto más robusto en base al lenguaje de diseño Modern Solid. Eso sí, también su estética está enfocada a la funcionalidad, con unas formas que le permiten firmar un coeficiente aerodinámico de 0,28 y elementos



El nuevo interior se presenta despejado, pero tiene un carácter sensato, con elementos como los Smart Dials para reimaginar los clásicos mandos físicos.



A bordo puedes contar con tapicerías de tela reciclada, lana con Suedia y piel sintética o cuero perforado que ha sido tratado de forma sostenible.



VERSATILIDAD



vanguardistas como los faros Matrix LED de segunda generación con banda iluminada en la parrilla y los pilotos traseros con tecnología LED.

Por otra parte, el interior se ha renovado con un concepto en el que destaca la pantalla táctil de infoentretenimiento de 13". También es posible contar con un Head-Up Display como opción y la palanca selectora del cambio está en la columna de dirección, de manera que no hay que retirar la atención de la carretera y se despeja la zona central. De hecho, este espacio se utiliza para colocar dos cargadores de 'smartphone' por inducción y los Smart Dials, tres ruletas multifunción configurables con pantallas de 32 mm que siguen permitiendo el manejo táctil de las funciones principales. Además, para más comodidad, también está presente el asistente de voz Laura, con ChatGPT para recibir información o realizar funciones sin perder atención al volante.

CALIDAD Y TOQUES 'SIMPLY CLEVER'

Sin duda, el nuevo Kodiaq está a la vanguardia en el apartado tecnológico, pero tampoco deja de lado algunos rasgos clásicos fundamentales. Por ejemplo, la calidad del interior, con una cuidada selección de materiales sostenibles y hasta cuatro ambientes interiores diferentes que puedes elegir.

También es destacable el espacio a bordo, con hasta 7 plazas disponibles y un maletero de 910 litros (845 en el 7 plazas) y ampliable a hasta 2.105 litros (2.035 en el 7 plazas).

Finalmente, a esto se suman las habituales soluciones 'Simply Clever', como el paraguas oculto en la puerta y el rascador de hielo incluido. Como novedad se añade un limpiador de pantalla en la consola central y un compartimento portaobjetos en el túnel central, haciendo aún más agradable la vida a bordo de un todocamino difícil de superar.

DIÉSEL, GASOLINA O PHEV

La oferta de motores del Škoda Kodiaq no deja a nadie indiferente. El diésel sigue teniendo cabida aquí, con el motor 2.0 TDI disponible en potencias de 150 CV y 193 CV con tracción 4x4, así como puedes contar con el gasolina 1.5 TSI microhíbrido de 150 CV. Con esta última opción recibirás la etiqueta ECO, pero también podrás optar a la etiqueta CERO con la alternativa que completa la gama mecánica: el Kodiaq iV híbrido enchufable, con un motor 1.5 TSI de gasolina y uno eléctrico que te permitirá disfrutar de 204 CV de potencia combinada y hasta 123 km de autonomía eléctrica. Así, se trata del SUV PHEV con la mayor autonomía cero emisiones de su segmento.





Los vehículos clásicos serán considerados como un bien de interés cultural para la sociedad.

Se aprueba el nuevo reglamento de históricos

Tras una larga espera, el gobierno ha aprobado el nuevo reglamento de vehículos históricos, fabricados, como mínimo, hace 30 años.

! Ahora, todos los vehículos históricos serán más baratos de matricular y mantener

EL NUEVO REGLAMENTO DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS ha sido aprobado por el consejo de ministros, actualizando así una norma que tenía casi tres décadas de antigüedad y no se había adaptado.

El objetivo era el de adaptar la legislación española a la europea y homogeneizar los tratamientos y beneficios que se aplicarán a los vehículos que sean catalogados como históricos en los diferentes países de la UE.

Este reglamento entrará en vigor el 1 de octubre y principalmente, insta a los ayuntamientos de las ciudades con zonas de bajas emisiones o restricciones de movilidad a permitir la circulación de estos vehículos usados de manera esporádica o no habitual.

A partir de ahora, aquellos coches con más de 60 años quedan exentos de ITV (salvo de manera voluntaria) y los ciclomotores quedan eximidos totalmente de este trámite.

También se introducen los Servicios Técnicos de Vehículos Históricos, entidades que evaluarán y realizarán informes técnicos y certificados sobre el estado de estos medios motoriza-

dos. Una labor similar a la de los laboratorios oficiales de rango autonómico, y serán los encargados de emitir la documentación pertinente.

En definitiva, para cumplir con esta ordenanza, el vehículo deberá haber sido fabricado o matriculado hace 30 años como mínimo, estar en su estado original, sin haber sido sometido a modificaciones fundamentales de sus características o componentes. Y, como novedad, se exigirá que estén en un correcto estado de mantenimiento y conservación, ya que serán incluidos en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español, declarados de interés cultural para la sociedad.



▲ Curiosidad: vehículos sin cinturón, no podrán circular a más de 80 km/h.

BREVES

SIN ARANCELES A CHINA



ESPAÑA DEJA DE APOYAR LOS ARANCELES a China, tras el cambio de opinión del presidente Pedro Sánchez (y el cabreo de Bruselas), que visitó el país asiático para defender los intereses de la industria porcina española. Los aranceles propuestos por la Unión Europea, además, según Sánchez, podrían perjudicar la posible llegada de fábricas de las marcas chinas a España.

36,3%

Es el porcentaje de los aranceles que podría imponer Europa a los vehículos que lleguen desde china. No solo de los fabricantes asiáticos, sino también de modelos fabricados allí por muchas de las marcas europeas.

CERO ALCOHOL AL VOLANTE



LA DGT y su director general, Pere Navarro, proponen disminuir la tasa de alcoholemia para 2025 de 0,5 gramos por litro de sangre a 0,2 gramos. Y de 0,25 gramos a 0,1 gramos para conductores noveles. "No se puede consumir absolutamente nada de alcohol", aseguró el directivo, que insiste en dejar de debatir sobre un "consumo moderado".

NORTHGATE

El renting flexible de vehículos es una solución de presente y futuro llamado a revolucionar la movilidad profesional.

RENTING FLEXIBLE, la alternativa más personalizada para las pymes

Las necesidades de movilidad en las empresas son casi únicas. Ante tal variedad, una de las mejores opciones para adecuar la movilidad de empresas y autónomos es el renting flexible. Esta solución permite gestionar el trabajo y planificar los servicios de una forma mucho más eficiente. Por eso, en los últimos tiempos, el renting flexible se ha posicionado como una alternativa frente a la compra o el renting tradicional de vehículos para uso profesional.

Más de 65.000 vehículos entre los que poder elegir

Una de las empresas pioneras en ofrecer esta flexibilidad en los servicios de movilidad a los negocios es Northgate, con su opción de Renting Flexible. Con más de 40 años en el sector, propone un tipo de contratación a la hora de acceder a un vehículo para uso profesional muy diferencial.

Cuenta con una infraestructura única en España, con 30 delegaciones, y supera los 65.000 vehículos. El catálogo de vehículos para renting flexible del que dispone es muy completo e incluye turismos, todoterrenos, SUV y hasta camiones, furgonetas y vehículos eléctricos y

de temperatura controlada. Y es que uno de los puntos fuertes de Northgate Renting Flexible es, precisamente, su flota de vehículos industriales.

Cuota mensual personalizada

La empresa ofrece su solución de movilidad tanto a pymes como a autónomos, garantizando, entre otros servicios, la disponibilidad inmediata, la cancelación anticipada sin permanencia ni penalización, la instalación de accesorios, etc. Todo incluido en la cuota mensual.

Además, Northgate cuenta con un servicio de atención al cliente y asesoramiento personalizado que le permite poner sobre la mesa la solución de movilidad más adecuada para cada compañía, con la ventaja añadida para sus clientes de poder devolver el vehículo si no se necesita o cambiarlo por otro que se ajuste a las necesidades de una nueva etapa.

Por lo tanto, la modalidad de renting flexible es una alternativa real en la movilidad profesional. En este sentido, Northgate Renting Flexible es un referente en la industria y ofrece una completa y personalizada gestión a la hora de acceder a un vehículo para uso profesional sin grandes inversiones iniciales.

CONDUCIENDO HACIA LA MOVILIDAD ELÉCTRICA PARA PYMES



Northgate acompaña a las empresas y autónomos que están pasándose a una movilidad sostenible. ¿Su fórmula? Ofrecer un servicio integral que les ayude a impulsar sus negocios hacia un futuro eco y facilitar el acceso a vehículos eléctricos sin permanencia y pagando mes a mes.

Por eso, entre su flota cuentan con una amplia gama de vehículos eléctricos y ECO en renting flexible, con los que reducir el impacto medioambiental de los clientes. Se han especializado, además, en vehículos industriales que permiten realizar los desplazamientos por las zonas de bajas emisiones de las grandes ciudades.

> BREVES

> EL COCHE 'ECO' MÁS ACCESIBLE



EL FIAT PANDINA es el coche con etiqueta ECO más barato que puedes comprar actualmente, por un precio que se queda en 15.950 euros con descuento de lanzamiento y financiación incluidos. Combina un motor tricilíndrico de 70 CV de potencia con una asistencia eléctrica de 12 V, capaz de reducir emisiones y consumo en un 30%.

> CIFRAS MAREANTES EN CHINA

CHINA se ha convertido en el primer país del mundo en alcanzar 1.000.000 de coches eléctricos vendidos en un solo mes, con un crecimiento del 33% respecto al año pasado, mientras que en Europa las ventas caen un 4% respecto al ejercicio anterior.



> A POR EL LIDERATO DE LOS SUV-B

CITROËN quiere hacer más ruido en el mercado y lo está consiguiendo, porque en 2024 está creciendo un 8% por encima del año anterior. Una de las claves es el posicionamiento de sus modelos, con nuevo diseño y vehículos tan importantes como el C3 Aircross (desde 18.990 euros), con el que quiere liderar entre los SUV-B.



El nuevo SUV de Alfa, ya a la venta

EL ALFA ROMEO JUNIOR HA LLEGADO a los concesionarios españoles. Y lo hace desde 29.000 euros, con una versión *mild hybrid* (MHEV) y otra 100% eléctrica. Se trata de un todocamino con un diseño novedoso y con cierto carácter deportivo, inspirado en otros modelos de la marca. Y aunque están por llegar otras versiones como el Q4 híbrido y el Veloce eléctrico de 280 CV (ambas enfocadas en el rendimiento), de momento podrás encontrar la opción híbrida de 136 y el eléctrico de 156 CV, que asciende hasta los 38.500 euros, con una autonomía homologada en ciclo combinado de hasta 410 kilómetros. Un vehículo clave para la ofensiva de la marca, que tiene como objetivo volver a ser referencia.



El audi Q6 e-tron comienza su comercialización



El Q6 e-tron combina la última tecnología en propulsión eléctrica con un diseño sofisticado.

Este SUV de lujo alemán mide 4,7 metros de largo y estrena un sofisticado diseño, centrado en la eficiencia aerodinámica. Su interior presume de mucha digitalización, comodidad y deportividad. Aunque lo más importante serán sus motorizaciones eléctricas, que van desde los 297 CV en tracción trasera, hasta 388 CV con tracción quattro y los 490 CV del SQ6 más deportivo. Todos con entre 571 y 639 kilómetros de autonomía, por un precio que parte de los 76.420 euros.

La justicia tumba la ZBE de Madrid

TRAS UN RECURSO PRESENTADO POR EL GRUPO municipal de Vox, se ha anulado la zona de bajas emisiones de Madrid. Ha sido el tribunal superior de justicia de Madrid (TSJM) el que ha tumbado las zonas "Madrid 360" implantadas en su día por el alcalde de la capital, José Luis Martínez-Almeida. En total, la ciudad cuenta con tres zonas de bajas emisiones: la más polémica envuelve a la totalidad del municipio, incluido el Aeropuerto de Madrid-Barajas, impidiendo la circulación a cualquier vehículo sin etiqueta medioambiental.

En el interior de la M-30 no pueden circular vehículos de este tipo desde 2023 y en el centro de la ciudad, está prohibido el acceso a aquellos vehículos con etiquetas C y B no



empadronados o que no ingresen en un parking público. Según la justicia, estas medidas no han tenido en cuenta el impacto económico y los jueces quieren amparar a los colectivos con rentas más bajas.



DESAFÍO BAJO CERO

ESTRENO

I JUEVES 10, 22:15

BREAK

Canal de TV disponible en:



MÁSMÓVIL





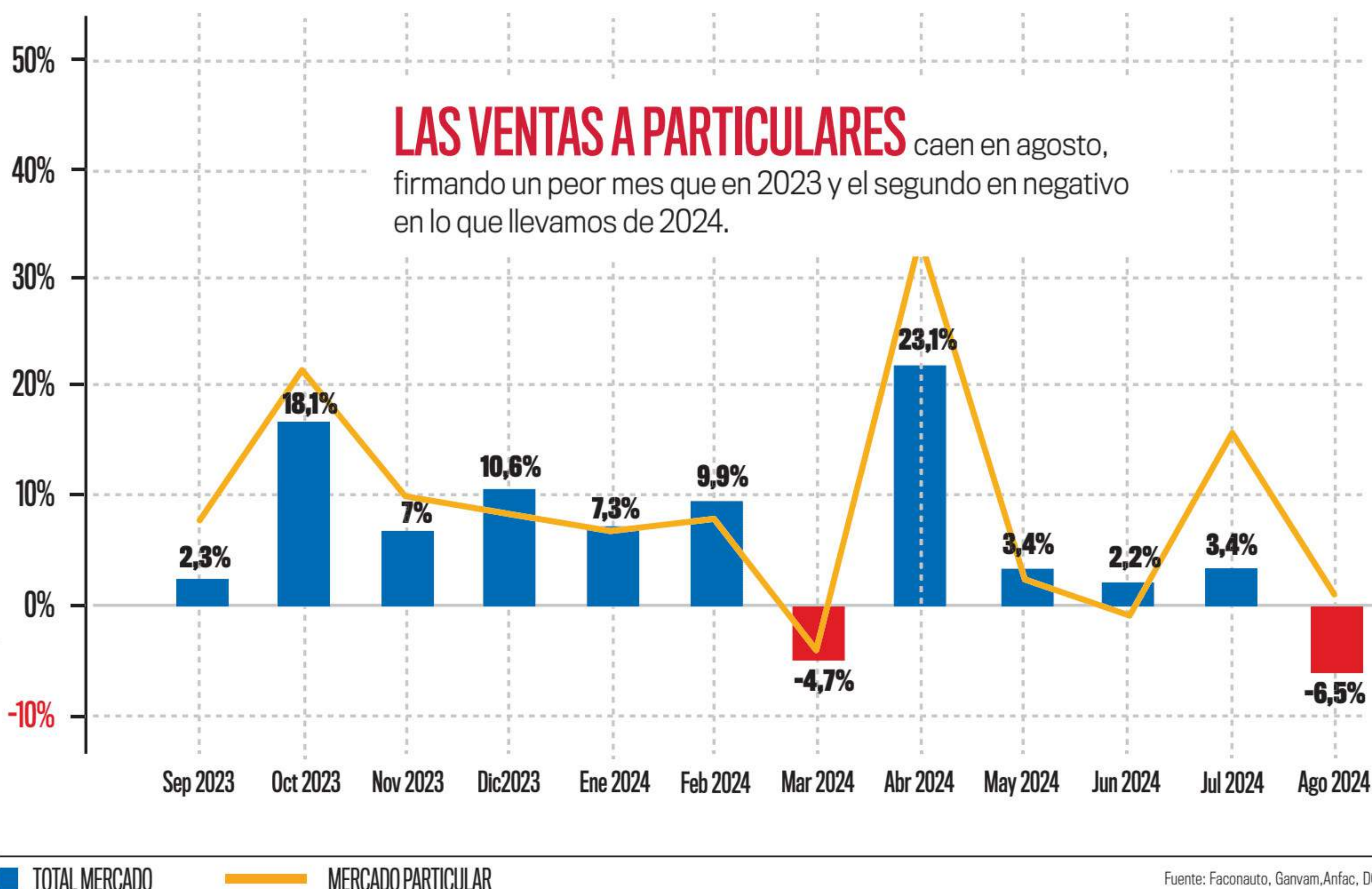
PEOR AGOSTO QUE 2023

El mes de agosto está siempre marcado por una caída en ventas propia del periodo vacacional, aunque la cifra ha sido peor que la del mismo periodo de 2023, lo que lastra las ventas del presente año.

UN MES DE AGOSTO MUY DIFÍCIL en cuanto a ventas de vehículos. Normalmente, el mes vacacional por excelencia del verano suele acarrear una contracción del mercado, aunque en este 2024 ha sido especialmente notable frente al año anterior.

La caída registrada del octavo mes ha sido de un 6,5% comparado con el mismo periodo de 2023. En total, la cifra de matriculaciones asciende hasta 52.322 unidades. Un dato que lastra el crecimiento anual, que se sitúa en un 4,5% respecto al ejercicio anterior.

Las declaraciones del gobierno contra los vehículos privados no sientan bien en ANFAC, debido a que "confunden al cliente"



Fuente: Faconauto, Ganvam, Anfac, DGT

FOTOS: GETTY IMAGES, FABRICANTE

TOP 10

POR MARCAS Toyota sigue líder, seguida de Seat, que sobrepasa a Volkswagen y Hyundai en el acumulado anual y con KIA por encima de las 40.000 unidades.

JULIO		ENERO - AGOSTO	
	Toyota 5.595		Toyota 62.716
	Hyundai 3.779		Seat 44.097
	Dacia 3.553		Volkswagen 43.805
	Kia 3.522		Hyundai 42.886
	Volkswagen 3.115		Kia 40.039
	Renault 3.059		Renault 38.920
	Seat 2.903		Peugeot 37.341
	Mercedes 2.759		Dacia 35.312
	Audi 2.546		Mercedes 31.054
	BMW 2.419		Citroën 30.324

“Es cierto que es el mes por excelencia de las vacaciones y que nunca ha sido un buen mes. Lo preocupante es la tendencia a la baja que arrastra el mercado en los últimos meses, con un estancamiento en las ventas que frena la progresión que traíamos de 2023”, comentó Félix García, director de comunicación y marketing de ANFAC.

“El ruido en contra del uso del coche privado continúa siendo muy elevado, lo que confunde al cliente y paraliza su afán de comprar un coche nuevo, más seguro, más limpio y rentable que su viejo vehículo”, continuó el directivo en alusión a las recientes polémicas del gobierno y su crítica a los Lamborghinis.

! El Dacia Sandero sigue aumentando su ventaja como la elección preferida por los conductores españoles



El mercado de turismos electricificados tampoco sale bien parado, con un retroceso del 17,8% y solamente 5.706 unidades vendidas. Una cifra que representa el 10,1% de la totalidad del mercado y muy lejos del 12,4% que se alcanzó en agosto de 2023. El nuevo año acumula ya una disminución del 1,7% de este tipo de motorizaciones, con 69.833 unidades (10% del total).

Esta cifra influye inevitablemente en las emisiones medias de CO2 de los turismos, que alcanzan los 117,4 gramos por kilómetro y crece un 1,2% frente al mismo mes del año pasado (-0,48% anual).

En relación a modelos y marcas de turismos, Toyota sigue líder con mano de hierro, acumulando 62.716 unidades en estos ocho meses del año y con una ventaja en agosto de 1.816 unidades sobre Hyundai, que se mantiene en la lucha por el podio anual gracias al impulso del Tucson.

Como de costumbre, el Seat Ibiza y el Arona suponen un gran volumen de ingresos para la marca española, aunque se queda lejos de la cabeza en el final de verano. Dacia, Kia, Volkswagen y Renault superan las 3.000 unidades vendidas.

El MG ZS se queda a punto de superar al Toyota Yaris Cross en estos 31 días, y con fuerza suficiente para mantenerse estable dentro del TOP 10 anual, dominado por el Dacia Sandero con 21.377 unidades vendidas en total.

Finalmente, los vehículos con algún tipo de hibridación o sistemas de combustible como el GLP se sitúan líderes en el mejor mes de todo lo que llevamos de año, con un 56,2% de la cuota de mercado frente al 34,5% de motores gasolina y el 9,3% del diésel.  **Rodrigo García**

TOP 10 POR MODELOS

Agosto

DACIA SANDERO	2.344
Hyundai Tucson	1.385
Toyota Yaris Cross	1.351
MG ZS	1.347
Toyota Corolla	1.278
Kia Sportage	1.228
Renault Clio	1.171
Seat Ibiza	1.059
Toyota C-HR	1.048
Toyota Yaris	957

Enero-Agosto

DACIA SANDERO	21.377
Toyota Corolla	15.690
Seat Ibiza	14.974
Seat Arona	14.450
Hyundai Tucson	14.433
MG ZS	13.959
Renault Clio	12.716
Kia Sportage	12.527
Peugeot 2008	12.390
Nissan Qashqai	11.969





EN BUSCA

Aquí tienes una selección de coches con diferentes sistemas de electrificación (MHEV, HEV, PHEV y BEV) para ayudarte a elegir. Todos llevan la etiqueta ECO o la azul de '0 emisiones'. No son los más baratos, pero sí los que, a nuestro juicio, guardan la mejor relación entre lo que cuestan y lo que ofrecen.



Los 100% eléctricos del tamaño de este ë-C3 tienen todo el sentido en una ciudad, aunque también hemos elegido segmentos más grands y polivalentes.



DE LA MEJOR... CALIDAD/PRECIO

TE HACE FALTA PARA TU DÍA A DÍA UN COCHE QUE LLEVE la etiqueta ECO o la de '0 Emisiones' y no sabes exactamente por qué tecnología decidirte. Pues aquí estamos para ayudarte. Seguramente ya estés familiarizado con las siglas y tecnologías que identifican a cada nivel de electrificación de los coches. Hay grandes diferencias. Por ejemplo, los sistemas de hibridación

ligera o microhíbridos cumplen con los requisitos mínimos para contar con el beneplácito de la DGT y ganarse la etiqueta verde y azul. Su eficiencia no está mal, pero si de verdad quieres un coche que gaste poco, los híbridos convencionales o HEV empiezan a ser una buena alternativa (aunque son más caros).

Por su parte, los híbridos enchufables ya lucen la etiqueta azul: sus

baterías cada vez son más capaces y algunos ofrecen autonomías eléctricas de más de 100 km. Evidentemente, para lograr consumos realmente bajos y reales tienes que llevar la batería siempre cargada. Por último nos queda el grupo de los eléctricos, no aptos para todos, pero que pueden ser una buena solución de movilidad si te sabes planificar. ¿Cuál será tu futuro coche? ➡

! ¿Necesitas un coche con etiqueta ECO o '0 emisiones'? Aquí te ofrecemos una buena selección para acertar en tu próxima compra



¿Vas a viajar mucho? Quizá un eléctrico no sea la mejor de las opciones: un microhíbrido o un híbrido convencional, como el Niro, se van a ajustar mejor a tus necesidades.

GUÍA DE COMPRA

MHEV



35.110
EUROS

Potencia 116 CV
Consumo: 5,5 l/100 km
Etiqueta ECO

AUDI A3

Es sin duda, una carta ganadora, ya que es uno de los modelos compactos de mayor calidad. Hay dos variantes microhíbridas: la de 116 CV ofrece un rendimiento suficiente, pero si necesitas un poco más de respuesta, siempre puedes optar por la versión de 150 CV. No va nada mal equipado de serie.

FIAT 500X



24.556
EUROS

FIAT 500X HYBRID

Potencia 131 CV
Consumo 5,9 l/100 km
Etiqueta ECO

Es un urbano, pero con aspecto SUV. Mide 4,26 metros de longitud y ofrece un interior en el que cuatro adultos pueden viajar cómodamente (el espacio para las piernas es sorprendentemente generoso para el tamaño del coche). Se ofrece en cuatro acabados y todos ellos cuentan con cambio automático.

KIA STONIC



21.556
EUROS

KIA STONIC T-GDI MHEV

Potencia 101 CV
Consumo 5,4 l/100 km
Etiqueta ECO

Han pasado ya unos años desde su última puesta al día, pero por eso el Stonic ofrece un precio tan competitivo. La gama microhíbrida está compuesta por un motor de 101 CV que se comporta muy suave y ofrece un gasto contenido. La dotación de serie es bastante completa por el precio que cuesta.

JEEP AVENGER

Desarrollado sobre la plataforma e-CMP2 del grupo Stellantis, este Avenger consigue la etiqueta ECO gracias a un bloque de gasolina de tres cilindros de 101 CV que va apoyado por otro eléctrico de 29. Sus prestaciones son modestas, pero el consumo es bastante bajo y el precio lo hace muy atractivo.



25.314
EUROS

JEEP AVENGER e-HYBRID

Potencia 101 CV
Consumo 5,0 l/100 km
Etiqueta ECO

SEAT LEÓN

Desde el punto de vista de la relación calidad/precio, el León puede que sea el más recomendable, ya que se nutre de mucha de la tecnología del grupo VW, pero a un precio más contenido. De hecho, tiene el mismo motor bajo el capó que el Audi A3 de arriba y el mismo chasis. Es suficientemente amplio por dentro y ofrece un maletero de 380 litros.



28.430
EUROS

SEAT LEÓN eTSI

Potencia 116 CV
Consumo 5,3 l/100 km
Etiqueta ECO

Potencia 136 CV
Consumo: 4,7 l/100
Etiqueta ECO

CITROEN C4

Es uno de los coches más cómodos de su categoría en lo que concierne a la suspensión. Su interior es sencillo, pero sobre todo muy práctico y suficientemente holgado para cuatro pasajeros. Bajo el capó, un motor de gasolina de 136 CV al que se asocia otro eléctrico de 29. Su gasto está por debajo de los 5,0 litros.



KIA NIRO



Es mucho coche por el precio que ofrece: espacioso, con un comportamiento muy noble y cómodo, y un interior bastante resultón (maletero de 451 litros). Bajo el capó, un eficiente bloque de gasolina que se ayuda de otro eléctrico para dar una convincente aceleración, pero sobre todo un consumo muy bajo.

NISSAN QASHQAI



La tercera generación se ha puesto al día (ahora mide 4,43 metros), con la clásica actualización estética y de equipamiento, donde hay mejoras en los asistentes a la conducción y en infoentretenimiento. La variante E-POWER de 190 CV es muy agradable de conducir por su suavidad.

**KIA NIRO
1.6 HEV**
Potencia
141 CV
Consumo
4,4 l/100 km
Etiqueta
ECO

MG 3 HYBRID
Potencia
194 CV
Consumo
4,4 l/100 km
Etiqueta
ECO

**NISSAN
QASHQAI
E-POWER**
Potencia
190 CV
Consumo
5,1 l/100 km
Etiqueta
ECO

**TOYOTA YARIS
120H**
Potencia
116 CV
Consumo
4,0 l/100 km
Etiqueta
ECO

MG 3

En este MG3 prima el precio, que es su gran atractivo (junto a sus 7 años de garantía). La gama, basada en un sistema híbrido de 194 CV (0-100 km/h en 8,0 sec.), parte de menos de 20.000 euros, lo que para muchos será una buena razón de peso para elegirlo. Hay tres niveles de equipamiento: Standard, Comfort y Luxury.



TOYOTA YARIS

Nadie le va a enseñar a Toyota a hacer híbridos y para muestra este Yaris cuya eficiencia queda retratada en un consumo de solo 4,0 l/100 km. El milagro es obra de un conjunto mecánico compuesto por un motor de gasolina de 92 CV y otro eléctrico de 80. Muy urbano (menos de 4 metros), las plazas traseras y el maletero (270 litros) son algo modestos.

21.650
EUROS



PHEV ▼

BYD SEAL U DM-I

La versión PHEV del Seal U se denomina DM-i. Hay dos variantes de potencia (218 y 324 CV) y su autonomía eléctrica es de 70, 80 o 125 kilómetros, dependiendo del nivel de equipamiento. Mide 4,78 metros de longitud (maletero de 425 litros) y su comportamiento es, sobre todo, cómodo y agradable.



**34.990
EUROS**

Potencia 218 CV
Consumo: 0,9 l/100
Etiqueta 0

CUPRA C5 AIRCROSS



**43.670
EUROS**

CITROËN C5 AIRCROSS

Potencia
179 CV
Consumo
1,7 l/100 km
Etiqueta
0

RENAULT CLIO

Potencia
204 CV
Consumo
0,4 l/100 km
Etiqueta
0

CUPRA FORMENTOR eHybrid

La actualización del Formentor mantiene su excelente tacto de conducción, más parecido al de una buena berlina que al de un SUV. Se ofrece en dos versiones PHEV de 204 y 272 CV. Ambas llevan una nueva batería, de 19,7 kWh que anuncia una autonomía eléctrica homologada de hasta 117 km.



**45.500
EUROS**

KIA SPORTAGE



**41.906
EUROS**

KIA SPORTAGE PHEV

Potencia
265 CV
Consumo
1,1 l/100 km
Etiqueta
0

MAZDA MX-30

Potencia
170 CV
Consumo
1,0 l/100 km
Etiqueta
0

MAZDA MX-30

Se mueve siempre mediante un motor eléctrico, de 170 CV que se alimenta, por una parte, de una batería de 17,8 kWh de capacidad y, por otra, un motor de combustión, que hace de generador de corriente. Su comportamiento siempre es bastante suave (sin sacrificar la agilidad) y apenas suena. Las puertas traseras se abren en un ángulo de 80 grados.



**35.050
EUROS**

No es tan cómodo como un C5 ni tan dinámico como el Formentor. La fuerza del Sportage está en ofrecer un punto medio entre esos dos mundos. Tiene unas buenas plazas traseras y un maletero de hasta 540 litros. El motor eléctrico de 91 CV y la batería de 13,8 kWh ofrecen una autonomía de 70 km en eléctrico.

Potencia 339 CV
Consumo: 0,6 l/100
Etiqueta 0

MG HS PHEV

Si en algo destaca es, como en el resto de modelos de la marca, por el precio (no hay ningún SUV de características parecidas que cueste menos). La batería, de 21,4 kWh, ofrece una autonomía eléctrica de 103 km. De calidad algo modesta en su interior, el sistema multimedia se ha actualizado y ahora parece mejor.



OPEL ASTRA ST PHEV



37.600
EUROS

Mide 4,64 metros de longitud y aporta más practicidad y mayor capacidad de carga que la carrocería de cinco puertas. Se ofrece en dos variantes PHEV, de 156 y de 225 CV. El maletero se reduce a 516 por culpa de las baterías, pero aún así es un coche recomendable por su practicidad y equipamiento.

Opel Astra Sports Tourer

Potencia
181 CV
Consumo
1,3 l/100 km
Etiqueta
0

PEUGEOT 308

Lo mejor: su comportamiento, tan cómodo como ágil y divertido si le buscas las cosquillas. Es una buena alternativa si buscas un compacto PHEV (a pesar de su ergonomía interior) y se ofrece en dos sistemas híbridos enchufables: uno de 181 y otro de 225 CV. El maletero cubica 361 litros (pierde algo de volumen).



36.230
EUROS

PEUGEOT 308 HYBRID

Potencia
181 CV
Consumo
1,2 l/100 km
Etiqueta
0

TOYOTA CH-R



37.000
EUROS

Es la versión más potente de la gama, con sus 223 caballos, aunque también es la más cara. Su consumo puede llegar a ser realmente bajo gracias a la eficiencia de su sistema PHEV. El maletero se ve un poco mermado por las baterías y pasa de 364 a 310 litros. La autonomía eléctrica es de 62 kilómetros.

TOYOTA CH-R 220 PH

Potencia
223 CV
Consumo
1,2 l/100 km
Etiqueta
0

VW TIGUAN

Esta tercera generación se va hasta los 4,54 metros y se ofrece en dos versiones PHEV de 204 y 272 CV, con un gasto medio irrisorio. Y es que es el que más autonomía eléctrica tiene entre sus principales rivales (hasta 125 kilómetros). Su maletero es de 490 litros y el interior destaca por su amplitud y su alto componente tecnológico. No es barato, pero lo vale.



47.815
EUROS

VW TIGUAN eHYBRID

Potencia
204 CV
Consumo
0,4 l/100 km
Etiqueta
0

GUÍA DE COMPRA

BEV ▼



38.500
EUROS

Potencia 156 CV
Consumo: 15,5 kWh/100
Etiqueta 0

ALFA ROMEO JUNIOR

Hay dos versiones eléctricas (156 y 280 CV), y está fabricado sobre la plataforma e-CMP2 del grupo Stellantis, aunque Alfa le ha dado su toque deportivo habitual. La variante de acceso gasta 15,5 kWh a los 100 km y ofrece una autonomía de 408 kilómetros. El equipamiento de serie es correcto en un coche que ofrece 400 litros de maletero (el acceso a la fila trasera es mejorable).

BYD DOLPHIN



31.980
EUROS

BYD Dolphin
Potencia
204 CV
Consumo
15,9 kWh/100 km
Etiqueta
0

Lleva un motor de 204 CV y una batería de 60,4 kWh de capacidad (427 km de autonomía). En breve también estarán disponibles las versiones de 95 y 177 CV con una batería más pequeña. La calidad percibida es alta y su interior está bastante bien aprovechado (su maletero es de 345 litros).

CITROËN ë-C3
Potencia
113 CV
Consumo
17,1 kWh/100 km
Etiqueta
0

CITROEN ë-C3

Urbano convencido (solo 4,02 de longitud), el ë-C3 es uno de los coches eléctricos más baratos del mercado. Su motor de 113 CV le hace ser ágil en ciudad y su gasto no es elevado, con una autonomía de 326 km (batería de 44 kWh). En 2025, llegará una versión por debajo de los 20.000 euros.



22.590
EUROS

KGM KORANDO E-MOTION



29.900
EUROS

KGM Tivoli e-Motion
Potencia
207 CV
Consumo
18,1 kWh/100 km
Etiqueta
0

Este SUV compacto de 4,45 metros de longitud cuenta entre su gama mecánica con una versión eléctrica de 207 CV que ofrece unos modestos 340 km de autonomía (el motor eléctrico es de BYD). Ofrece tres niveles de equipamiento (Line, Urban Plus y Limited) con una dotación de serie bastante completa.

MG 4

Su gran baza sigue siendo el precio, aunque ya no es tan barato como en su lanzamiento. MG ha aumentado ligeramente la autonomía de algunas versiones y ha mejorado el equipamiento para ganar en competitividad. Es un coche cómodo, con un habitáculo amplio y el consumo es moderado (autonomía de 350 kilómetros).



29.230
EUROS

MG 4 Electric
Potencia
170 CV
Consumo
17,0 kWh/100 km
Etiqueta
0

Potencia 113 CV
Consumo: 18,2 kWh/100 km
Etiqueta 0

OPEL FRONTERA

En sus 4,38 metros de longitud (460 litros de maletero) puede dar cabida en su interior a 5 o 7 pasajeros. La versión eléctrica cuenta con un motor de 113 CV, cuyo gasto es solo correcto: 18,2 kWh/100 km (la autonomía es de 305 km). Su precio es sin duda lo más atractivo de un SUV que se ofrece en dos acabados (Edition y GS) y que cuenta con un interior cómodo y tecnológico.



24.500
EUROS

PEUGEOT E-3008



45.660
EUROS

La tercera generación ha mejorado de manera evidente en cuanto a calidad de construcción, ergonomía y sistema multimedia. En su versión eléctrica se ofrece con un motor de 213 CV que se alimenta de una batería de 73 kWh (527 km de autonomía). Lo malo: no es un coche barato.

PEUGEOT E-3008

Potencia
213 CV
Consumo
16,7 kWh/100 km
Etiqueta
0

TESLA MODEL Y

No podía faltar en esta selección de eléctricos: el Y es grande (mide 4,75 metros) y pesa más de dos toneladas, pero aun así, su motor de 299 CV no consume mucho (15,7 kWh/100 km con 455 km de autonomía). Su interior, muy minimalista, ofrece una ergonomía a la que hay que acostumbrarse.



41.200
EUROS

TESLA MODEL Y

Potencia
299 CV
Consumo
15,7 kWh/100 km
Etiqueta
0

VW ID.3



34.835
EUROS

Su bajada de precio le coloca como una opción muy interesante con el motor de 204 CV, batería de 59 kWh y 434 km de autonomía. La calidad ha mejorado con el paso del tiempo y también su ergonomía (sobre todo del sistema multimedia). Es un coche cómodo, de carácter urbano, aunque se defiende bien fuera de las ciudades por su calidad de rodadura.

VW ID.3 PRO

Potencia
204 CV
Consumo
15,3 kWh/100 km
Etiqueta
0

VOLVO EX30

Está disponible con 272 CV y 428 CV y la autonomía homologada es, según la versión, de 344 a 475 kilómetros. Su interior es ciertamente peculiar en cuanto a diseño (cuenta con una barra de sonido como si fuera un Home Cinema), mientras que su calidad de rodadura viene respaldada por un chasis bien equilibrado, cómodo y ágil al mismo tiempo.



37.500
EUROS

VOLVO EX30

Potencia
272 CV
Consumo
17,1 kWh/100 km
Etiqueta
0

Impulsado por



EL REY DE LA CIUDAD

Un carácter diferente, una electrificación cómoda y una buena relación calidad/precio. Estos son algunos de los atributos que definen al nuevo Citroën C3, un coche llamado a marcar un punto de inflexión.



⤴ Con su cable de Modo 3 incluido, el ë-C3 se puede cargar fácilmente en casa o en estaciones públicas.



« Además del espacio para los ocupantes, su capacidad de maletero de 310 litros es ideal para el día a día.

Renovarse o morir es la idea que siguen muchos iconos para afrontar los cambios y el Citroën C3 ha sabido adoptar esa filosofía en una nueva generación que llega para cambiarlo todo. En una época en la que el automovilismo se encuentra en una etapa compleja, el modelo de la marca francesa reivindica la simplicidad, la funcionalidad y la buena relación calidad/precio. La movilidad más inteligente debe estar al alcance de todos y el nuevo C3 lo hace posible. Con 4,01 metros de largo, está definido por la agilidad y practicidad, pero también por la innovación y por un carácter inigualable. Es así en el exterior, donde destacan los faros LED, el aspecto robusto y anguloso de su carrocería e incluso elementos de personalización como los clips de color.



» El 'Head-Up Display' ofrece la información necesaria sin perjudicar la visibilidad.



» En la versión de gasolina, el C3 monta un cambio manual de seis velocidades.



Por dentro ofrece un habitáculo basado en el concepto C-Zen Lounge y definido por el espacio, el confort y la tecnología. Su altura de 1,57 m permite ofrecer 30 mm más de espacio para la cabeza y el hueco para los codos también ha aumentado en 19 mm atrás y en 21 mm delante. ¿Y el espacio para las rodillas? Es al menos 20 mm superior a la media. Por otro lado, la comodidad es esencial, de manera que el nuevo C3 monta dos elementos Citroën Advanced Comfort®: asientos de nuevo diseño y, por primera vez, suspensiones hidráulicas progresivas amortiguadas.

Junto a esto, esta nueva generación también está a la vanguardia de la tecnología, con elementos como su 'Head-Up Display', que funciona como cuadro de instrumen-

tos. Mientras que un soporte para 'smartphone' o una pantalla central de 10,25" te permiten contar con todas las funciones de infoentretenimiento necesarias. Asimismo, también es clave la presencia de la seguridad, con asistentes como el aviso de cambio involuntario de carril y la alerta de atención al conductor.

MECÁNICAS PARA TODOS

El nuevo C3 se adentra en la electrificación con dos fórmulas en su gama mecánica para cualquier tipo de conductor. En el lado de la combustión se encuentra una versión de gasolina con 100 CV y cambio manual. También se ofrece la versión Hybrid 100, con 100 CV de potencia, una caja de cambios electrificada de doble embrague e-DCS6,

un motor eléctrico de 21 kW y una batería de iones de litio de 48V. Así, podrás conducir sin necesidad de recargas y con la etiqueta ECO de la DGT.

Finalmente, está disponible la variante 100% eléctrica, el Citroën ë-C3, que aporta un nuevo atractivo a los BEV. Cuenta con un motor de 113 CV y con una batería de 44 kWh, que permite firmar hasta 320 km de autonomía. Además, ofrece un uso sencillo, con soluciones como la aplicación e-Routes para 'smartphone', que ofrece estimaciones en tiempo real de la distancia que puedes recorrer y te indica las estaciones de carga más cercanas. Y cuando pares a recargar, podrás pasar del 20 al 80% en 26 minutos en carga rápida de 100 kW de CC. La electrificación, más cómoda que nunca.

MÁS RÁPIDO QUE NUNCA

El nuevo Audi e-tron GT es el buque insignia 100% eléctrico de la marca. Un sedán deportivo que ha mejorado drásticamente sus capacidades tanto en potencia como en paso por curva, tecnología o autonomía.



EL AUDI MÁS POTENTE de todos los tiempos homologado para calle. Esa es la frase principal con la que podríamos definir al Audi e-tron GT. Y, concretamente, a su versión RS Performance más radical.

Hace unos días me trasladé hasta Alemania para conducir el bólido, tanto en la vía pública, como por las famosas *autobahn* e incluso en circuito. Y el objetivo era sencillo: descubrir si el nuevo e-tron GT es tan radical como aparenta a simple vista.

Te pueden gustar más o menos los coches eléctricos deportivos. Probablemente coincidamos en la opinión. Pero te voy a arrojar un dato: este Audi es tan rápido de 0 a 100 km/h como un Bugatti Veyron. Solo necesita 2,5 segundos y puede estirarse hasta los 260 km/h de velocidad máxima. Aunque esto está reservado para el tope de gama, claro.

Habrà tres niveles de potencia: el Audi S e-tron GT desarrollará 679 CV, el modelo RS alcanzará 856 CV y el RS Performance los 925 CV, una cifra realmente salvaje.



A nivel de chasis también hay novedades. Principalmente con su nueva suspensión neumática de doble válvula y cámara, capaz de compensar los balanceos de la carrocería para mantener el coche en posición horizontal.

Además, puedes ajustar la altura manualmente y el coche podrá elevarse hasta 77 milímetros cuando vayas a entrar al vehículo. Una función

▲ En circuito es donde realmente puedes descubrir todo el potencial de un coche tipo GT, que es capaz de ofrecer una respuesta muy deportiva.

muy interesante. Y a ello hay que sumar la opción de equipar dirección en las cuatro ruedas y la tracción integral *quattro*.

En definitiva, la tecnología de chasis ha alcanzado niveles capaces de luchar contra las leyes de la física, incluso en coches eléctricos pesados de este calibre con grandes baterías.

Y hablando de baterías, el nuevo e-tron GT trae una arquitectura de 800

La fibra de carbono forjada ya había sido usada por Lamborghini, y Audi toma este estilo para su modelo RS Performance.



La zaga del vehículo muestra líneas muy elegantes, pero también a un bólido de altas capacidades con detalles aerodinámicos como su alerón activo.



Asientos con los colores a tu gusto. Cómodos, muy deportivos, ventilados, calefactados, con modo masaje... Todo un acierto.



▲ Un bólido todoterreno: en 'Autobahn' a 260 km/h y en ciudades, pueblos o carreteras de la campiña alemana.

voltios y 97 kWh de capacidad neta que permitirá al modelo básico alcanzar una autonomía de hasta 609 kilómetros (algo menos en los modelos de mayor potencia).

Esta era una de las grandes críticas al e-tron GT original, por lo que Audi se ha centrado en este aspecto. Además, puede superar los 300 kW de potencia de recarga para llegar al 80% de energía en solo 18 minutos. Y la frenada regenerativa (que puedes controlar desde las levas en el volante) ha pasado de 290 a 400 kW.

Finalmente, a nivel de diseño ha ganado en presencia con un nuevo frontal más radical, lleno de entradas de aire e inserciones laterales. Las

AUDI RS E-TRON GT PERFORMANCE

Motor	2x eléctricos (uno en cada eje)
Batería	105 kWh
Potencia	680 kW (925 CV)
Par motor	1.000 Nm
Transmisión	Automática
Tracción	Integral
Largo/Ancho/Alto	4.997/1.964/1.369 mm
Maletero	486 litros
Peso	2.400
Velocidad máx.	260 km/h
0-100 km/h	2,5 s
Consumo/	18,7 kWh/100 km
Precio	166.900 euros

taloneras parecen estar muy cerca del asfalto y en la trasera destaca su difusor y el alerón activo, que puede desplegarse de forma manual.

El modelo Performance es el primero de su nombre totalmente eléctrico, y para ello ha tomado en exclusiva varios elementos en fibra de carbono forjada y un techo en fibra de carbono mate opcional. Un material que también abunda en el interior, menos radical que el de su hermano: el Porsche Taycan. El ambiente GT gana importancia, con asientos especialmente cómodos, materiales sostenibles como la microfibras Dinamica o el tejido Cascade.

Su sistema multimedia funciona a la perfección, pero lo más importante es que Audi no ha prescindido de abundantes botones físicos en la consola central. Accesos directos a modos de conducción, sistemas de ayuda ADAS o climatización, entre otros. Y lo mismo sucede con su volante, aunque aquí los botones aparecen en forma de panel. Algo más incómodo.

Tú, mientras tanto, estarás enfrascado en una conducción rápida, frenética e hipnotizante. ➔

PRIMERA IMPRESIÓN



Lo mejor

Aumento de potencia y batería drástico, estilo GT, muy confortable y con interior sobresaliente.



Lo peor

La configuración de los botones en el volante es mejorable.



MI OPINIÓN

RODRIGO GARCÍA
X@BNZ_Motorsport

El nuevo Audi e-tron GT refuerza todos los puntos flacos de la anterior versión y deja a la vista pocas imperfecciones.

Ofrece un rendimiento de superdeportivo y es usable en el día a día, se perfila como uno de los grandes eléctricos de lujo familiares.

VALORACIÓN



39

AUTOBILD.ES OCTUBRE 2024

★★★★★ = excelente, ★★★★ = muy bien, ★★★ = bien, ★★ = suficiente, ★ = insuficiente

LA JOYA DE LA CORONA ELÉCTRICA

Cinco metros de largo, espacio para siete personas, lujo en todos los detalles y hasta 580 kilómetros de autonomía. Así es el SUV eléctrico más grande lanzado por Volvo, ya a la venta en España.

VOLVO HA ELEGIDO CALIFORNIA, una de las regiones del mundo donde triunfa el coche eléctrico, para la presentación de su joya de la corona eléctrica, el Volvo EX90. Y hasta allí he viajado para probarlo por primera vez y conocer a fondo cómo se mueve un modelo que supera los cinco metros, parte de 83.000 euros y está llamado a ser uno de los líderes entre los SUV premium eléctricos.

Un reto mayúsculo, que afronta confiado por el despliegue de tecnología, lujo y confort que me prometen en el *briefing* previo a la prueba. De hecho, para su desarrollo se ha apoyado en socios tan potentes como Google, Nvidia o Bowers & Wilkins. Nunca un Volvo había alcanzado estos niveles de conectividad y muy pocos coches en el mundo están hoy en día a su altura.

Luego entraré a contarte más detalles de ello, pero ahora es momen-

to de situarme frente a él y comenzar la prueba. Delante de mí un flamante EX90 en color Vapour Grey (dispone de ocho tonos de carrocería), calzado con llantas de 22 pulgadas, propias de este acabado superior (de serie viene con llantas de 20 y puede tener la opción de 21) y con la variante de motor más potente, el Twin Motor Performance de 517 caballos.

El frontal recuerda a las líneas de su hermano pequeño, ese EX30 con el que comparte rasgos estéticos, tanto por fuera como por dentro. Por ejemplo, una parrilla delantera en el mismo color de la carrocería, los faros en forma de martillo de Thor (ahora más alargados) o unos retrovisores sin marco. En la traseña llaman la atención unos grupos ópticos muy afilados y un *spoiler* que le da un toque más deportivo.

Primer signo de última tecnología: cómo se abre el EX90. Olvídate



VOLVO EX90 TWIN PERFORMANCE

Motor 2 eléctricos **Potencia** 380 kW (517 CV) **Par motor** 910 Nm **Batería** 111 kWh **Transmisión** Automática **Tracción** Integral **Largo/Ancho/Alto** 5.037/1.964/1.757 mm **Maletero** 377-2.107 litros **Peso** 2.712 kg **Velocidad máxima** 180 km/h **0-100 km/h** 4,9 s **Consumo** 19,9 kWh/100 km **Emisiones CO₂** 0 g/km **Precio** 96.304 euros



Detalle muy americano: la palanca del cambio se coloca en un lado del volante.

◀ Interior minimalista, digital y conectado. El EX90 mantiene las formas que vimos en el EX30.

de la tradicional llave, porque todo se hace desde tu móvil, con la nueva aplicación de Volvo Car y con una tarjeta que debo colocar justo en la parte baja de la consola. Una vez abierto, ningún botón de arranque, basta colocar la palanca del cambio automático (situada en el volante al modo americano) en posición D y se inicia la marcha. Lo hace en silencio, gracias, por un lado, a la na-



▲ Frente al EX30, los faros delanteros alargan sus formas

▲ En la trasera destacan unas ópticas con mucha personalidad, que realzan su imagen.

► En la parte delantera dispone de un práctico hueco donde colocar, por ejemplo, el cable de carga.



Hemos ido hasta California para probar por vez primera el nuevo estandarte de Volvo.



▲ Admite carga rápida y puede pasar del 10 al 80% en solo treinta minutos.

turalaleza eléctrica de su propulsor y, por otro, al sensacional aislamiento de la carrocería. No llegan vibraciones a un volante del que se agradece su pequeño diámetro, que te permite tener la impresión de que no llevas un coche de cinco metros de largo y dos de ancho. Se maneja con suavidad y el eje delantero responde con total agilidad a los movimientos del volante.

En esta primera toma de contacto por las carreteras de Los Ángeles y dentro de un recorrido que mezclaba autovía y carreteras de doble sentido viradas he podido comprobar que este EX90 es un coche realmente confortable por silencio, capacidad de filtración de baches y potencia del motor.

Asociado a un cambio automático, la variante de 517 caballos va sobrada de potencia y asume el peso extra de una batería eléctrica sin problema.

En este buen compromiso con el confort, sin dejar de lado una dinámica positiva, juega a favor la nueva plataforma SPA 2 que estrena y sobre la que se construye el EX90. Servirá para los futuros modelos más grandes eléctricos de la marca y además de su flexibilidad, destaca por su buen compromiso entre eficacia y comodidad. Solo en frenadas bruscas se siente el peso de un coche que supera los 2.500 kilos, por eso me parece mejor conducir siempre con la función *one pedal* activada, que retiene al levantar el pie del acelerador y, además, contribuye a recargar la batería.

Tres versiones componen la gama, que empieza en el Single Motor de 279 caballos y tracción delantera, continua con la variante Twin Motor de 408 caballos y tracción integral y culmina en el Twin Motor Performance de 517 CV. ➔

PRIMERA IMPRESIÓN



Lo mejor

Imagen exterior, calidad de los acabados y rendimiento del motor. Confort de marcha.



Lo peor

El peso total del coche es elevado y supera los 2.700 kilos.

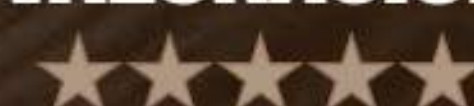


MI OPINIÓN

DAVID LÓPEZ
X@davidautobild

El nuevo Volvo EX90 no sustituye al conocido XC90. De hecho, este último acaba de someterse a un profundo 'restyling' con la hibridación como protagonista, y ya está a la venta en el mercado español con unos precios que parten de 83.000 euros.

VALORACIÓN



41

★★★★★ = excelente, ★★★★ = muy bien, ★★★ = bien, ★★ = suficiente, ★ = insuficiente

AUTOBILD.ES OCTUBRE 2024

EL FAMILIAR MÁS POTENTE

Con 340 CV, el **Volkswagen ID.7 GTX Tourer** se ha convertido en el familiar más potente de la marca de Wolfsburg hasta la fecha. Ahora bien, ¿realmente ofrece la emoción que se espera de una variante deportiva?

AUNQUE NO LO CREAS, EL **TITULAR** de esta prueba es verdad. Al menos en la historia de Volkswagen, el ID.7 GTX Tourer es el modelo con carrocería familiar más potente hasta la fecha. Tiene dos motores eléctricos que le proporcionan 340 CV y tracción total, mientras que firma una aceleración de 0 a 100 km/h en 5,5 segundos (1,1s más rápido que el Pro). Su velocidad máxima, limitada a 180 km/h, no es tan sorprendente, pero es innegable que es capaz de arrancar con rapidez. Ahora bien, ¿tiene verdadero carácter deportivo?

GTX son las siglas con las que la firma de Wolfsburg identifica a sus modelos de baterías más prestacionales y ahora han llegado a esta berlina, así como a su carrocería familiar. Es un coche de casi cinco metros de largo y más de dos toneladas de peso, pero ofrece unos números de interesantes sobre el papel.



El GTX cuenta con detalles específicos, como esta insignia del volante.



La pantalla funciona bien, pero hay que usarla hasta para modificar la orientación de los aireadores.

VOLKSWAGEN ID.7 GTX TOURER

Motor 2 eléctricos **Potencia** 250 kW (340 CV) **Par motor** N.D **Batería** 86 kWh **Transmisión** Automática 1 vel.

Tracción Integral

Largo/Ancho/Alto 4.961/1.862/1.536 mm **Maletero** 605-1.714 litros

Peso 2.339 kg **Velocidad máxima** 180 km/h **0-100 km/h** 5,5 s

Consumo 16,6 kWh/100 km

Precio desde 68.130 euros



Sin olvidar que presenta una estética caracterizada por varios detalles específicos. ¿Por ejemplo? Las insignias de la carrocería, el difusor trasero y las llantas de entre 19" y 21". En este caso, me encuentro unas Montreal de 20".

Dentro también hay detalles que destacar. El espacio es más que suficiente en todas las plazas, hay un cuadro de instrumentos digital de 5,3" integrado, una pantalla central de 15" y apenas botones a bordo. Asimismo, esta variante añade toques como un volante y asientos con un estilo deportivo muy agradable, así como molduras en color rojo.

Ahora bien, la deportividad no depende de la apariencia. Debe estar respaldada por un comportamiento acorde y, aunque no vas a vivir una emoción de conducción espectacular, en el Volkswagen ID.7 GTX Tourer sí perci-

birás una experiencia más interesante que la del resto de la gama.

Por supuesto, la aceleración es bastante llamativa y la dirección es bastante rápida, aunque es algo blanda si no optas por el modo de conducción Sport. Es aquí donde vas a notar todo lo que diferencia a esta variante GTX de una convencional, porque este modo hace que la dirección gane algo de peso y la respuesta del acelerador es más viva. Al levantar el pie derecho notas una retención clara, aunque no tan fuerte como la del modo 'B' del selector de marcha (esa está más enfocada a conducir casi con un pedal en la ciudad), la cual viene bien en carreteras de curvas. Aquí, evidentemente, no vas a tener el comportamiento de un deportivo ligero, pero sí una agilidad llamativa para un familiar de casi cinco metros.

De hecho, en curvas no se las arregla mal el ID.7 Tourer, que se beneficia de su condición de eléctrico al ayudar la posición de las baterías a ofrecer una buena estabilidad en los giros. En esto también tiene que ver su suspensión, que, si bien tiene un rasgo de firmeza, podría ser algo más rígida para ofrecer un tacto general más deportivo. De hecho, podrías viajar en modo Sport sin estar incómodo, algo que no suele ser posible en las berlinas deportivas más puras.

Esta es quizás la mayor pega de esta versión GTX. Como familiar eléctrico es un coche cómodo y amplio, sin apenas pegas. Como familiar deportivo, sin embargo, le falta contar con un carácter más marcado. Es más interesante que una versión convencional, sí, pero podría haberse diferenciado más en el apartado dinámico de sus compañeros de gama. ➖

Elementos como el paragolpes y las llantas añaden un innegable estilo deportivo a esta variante.



Un toque interesante son los emblemas iluminados, de serie en esta configuración prestacional.



➤ El maletero es más que suficiente, con 605 litros ampliables a 1.714 litros al abatir asientos.

PRIMERA IMPRESIÓN



Lo mejor

El diseño, el espacio interior, la comodidad y la buena respuesta de la mecánica.



Lo peor

La falta de mandos físicos y el carácter deportivo no muy marcado.



MI OPINIÓN

SERGIO RIOS
X@Sergiorios

Aunque su tamaño y peso le impidan comportarse como un deportivo puro, es rápido. Aunque así, no es radical y se echa en falta un tacto más afinado. Es un buen eléctrico familiar, pero ¿compensa pagar más de 4.000€ sobre el Pro S?

VALORACIÓN



43

AUTOBILD.ES OCTUBRE 2024

★ = excelente, ★★ = muy bien, ★★★ = bien, ★★★★ = suficiente, ★★★★★ = insuficiente

FOTOS: FABRICANTE

TU PRÓXIMA AVENTURA

Habemus nueva **California**, que llega basada en la Multivan de batalla larga y cuenta, como gran novedad, con una doble puerta corredera para acceder al interior desde ambos lados. Bajo el capó, por primera vez, contará con un sistema híbrido enchufable de 245 CV.



▲ Por primera vez, el toldo (que es siempre opcional) lo puedes pedir indistintamente en el lado derecho o izquierdo.

VW CALIFORNIA T7 OCEAN

Motor 4 cil. turbo del. trans. **Potencia** 150 CV a 3.000 rpm **Par motor** 360 Nm a 1.700 rpm **Transmisión** Automática, 7 vel. doble embrague **Tracción** delantera **Largo/Ancho/Alto** 5.173/1.941/1.972 mm **Número de plazas** 4 **Peso** 2.415 kg **Neumáticos** 215/65 R16 **Velocidad máxima** 188 km/h **0-100 km/h** N.D. **Consumo** 6,8 l/100 km **Emisiones CO₂** 178 g/km **Precio** 76.805 euros

LO PRIMERO QUE LLAMA LA ATENCIÓN ES SU MAYOR longitud, que sobrepasa los cinco metros (5.173 mm). La anchura, sin retrovisores exteriores, es de 1.941 mm (la predecesora era de 1.904 mm) y la altura, con 1.990 mm, es idéntica a la anterior. Además de sus nuevas cotas, la California T7 destaca por su novedosa doble puerta lateral corredera, que es de serie en todos los acabados. De esta forma, se puede acceder al interior por ambos lados (el toldo, incluso, se instala indistintamente a un lado o a otro).

Más cosas: por fuera permanecen los acabados bitono que han hecho tan popular a esta camper (desde la famosa Bulli T1), pero, por primera vez, el fuelle tricapa del techo elevable

también puede ir pintado en varios colores (Marrón Toffee, Azul Glaciar y Gris Basalto). En cuanto a las llantas, la nueva California estrena diseños de 16, 17, 18 y hasta 19 pulgadas.

En el interior, te das cuenta enseguida de que todo el mobiliario se ha rediseñado debido a esa segunda puerta corredera. El módulo de cocina ya no ocupa todo el lateral como antes, aunque integra un fogón y un fregadero, además de una nevera que llega a los 37 litros (antes eran 43). Los armarios son similares a los de su predecesora, pero ofrecen una distribución distinta. Y la mesa, que iba en la puerta corredera del lado del copiloto, pasa ahora al portón posterior, donde también se esconden las clásicas sillas de camping.



▲ Interior de una correcta calidad, aunque abundan los plásticos duros. La pantalla de 10" es de serie y el cambio siempre es DSG.



La cama de abajo es preferible para los días de invierno: el mullido del colchón es más grueso y cómodo que el de la cama de arriba.

Así queda la zona del salón, con los asientos delanteros girados 180°. La nevera cubica 37 litros (antes 43) y la cocina solo ofrece un fogón. Otra novedad: las dos plazas traseras son individuales.



Con el motor TDI de 150 CV, la nueva California se mueve de forma suficientemente ágil y el consumo es de unos 8,0 l/100 km.



Detrás, te encuentras con un amplio maletero, muy fácil de cargar, que va debajo de la cama y es muy accesible, y a la izquierda se sitúa un módulo de almacenaje que ya no se utiliza para la bombona de gas: ahora te topas con la boca de llenado del depósito de agua limpia, que de esta forma ofrece mucha más seguridad (la conexión para la ducha exterior está integrada justo al lado).

Importante: todas las funciones relevantes para la acampada se manejan ahora a través de una pantalla táctil de cinco pulgadas, situada en el montante C. Esto incluye información sobre los niveles de agua limpia y aguas grises, las funciones de iluminación interior, el estado del suministro eléctrico, el frigorífico y la calefacción estacionaria. Además, puedes cambiar al modo Camping desde la misma pantalla para desactivar automáticamente las funciones *Coming*

Home y Leaving Home, al abrir y cerrar el vehículo en el propio camping (así no molestas a nadie en plena noche al abrir y cerrar las puertas).

Mejor dinámicamente

En marcha, la nueva California se nutre de todos los asistentes de la nueva Multivan y eso es una garantía de buen manejo al volante. Se nota bastante el progreso que se ha hecho a nivel de chasis y realmente pisa mucho mejor que antes, con la capacidad de leer mejor el asfalto y de ofrecerte una mayor confianza en un tramo de montaña plagado de curvas (escenario muy habitual de este tipo de vehículos).

He probado la variante diésel TDI de 150 CV, que va acoplada siempre a un cambio automático de siete relaciones de doble embrague (con levas en el volante), y tengo que decir que el resultado ha sido totalmente

satisfactorio. La facilidad con la que se mueve te hace realmente disfrutar del trayecto y los 360 Nm de par te permiten realizar adelantamientos o incorporaciones de una forma segura: la capacidad de aceleración es más que suficiente para solventar todas las situaciones. Lo mejor: el gasto medio de esta mecánica es, además, bastante comedido, llegando a unos más que razonables 7,5-8,0 l/100 km, que no está nada mal para arrastrar un peso de más de 2,4 toneladas.

Lo único que echo en falta es la posibilidad de montar una tracción integral 4Motion, ya que todas las versiones TDI son tracción delantera. Esa opción llegará más adelante, hacia final de año, cuando aterrice la variante PHEV con motor híbrido enchufable de 245 CV (ya conocido en el grupo) y que hará valedora a la California de la etiqueta azul de 0 emisiones de la DGT, para así poder meterse hasta la cocina de las grandes ciudades. 🚫

PRIMERA IMPRESIÓN



Lo mejor

Doble puerta corredera, interior más amplio, dinamismo, vida a bordo, consumo.



Lo peor

Colchón superior más delgado, nevera más pequeña, mesa.



MI OPINIÓN

ENRIQUE RUIZ
X@KikeRuiz77

Ya tenemos aquí a la esperada California T7, con su doble puerta corredera, más posibilidades camper y un interior que mejora en algunas cosas y no tanto en otras. Parte de los 62.000 euros, un precio que no es nada barato.

VALORACIÓN

★★★★☆

FOTOS: FABRICANTE

★★★★★ = excelente; ★★★★★ = muy bien; ★★★★★ = bien; ★★★★★ = suficiente; ★ = insuficiente

El nuevo estilo del SUV per ventas

El **BMW X3** es uno de los coches más vendidos mundialmente del fabricante alemán, y recibe a su cuarta generación con diseño renovado y varias motorizaciones.

EL BMW X3 YA TIENE MÁS DE 20 AÑOS DE HISTORIA. Nació en el año 2003 como un SUV de lujo para el segmento D, y desde entonces se ha convertido en uno de los vehículos más importantes para la marca.

Hace unas semanas fui hasta Mú-nich para probar la nueva generación y, en concreto, su versión más potente: el X3 M50 de 398 CV de potencia. El modelo más prestacional de la gama, gracias a su motor de seis cilindros en línea Twin-turbo de 3,0 litros y a la tracción total xDrive. Unidad de potencia que se combina, por

cierto, con la asistencia híbrida de un sistema *mild hybrid* de 48 V.

Puede acelerar de 0 a 100 km/h en 4,6 segundos e incorpora tecnologías en su tren motriz como suspensión M Sport (adaptativa de forma opcional) con dirección variable, frenos con discos M Compound o un diferencial autoblocante en el eje trasero de serie.

Dinámicamente es un coche sensacional, con un gran nivel de tracción y paso por curva, aunque está lejos de ser un deportivo. Sin embargo, ofrece un interior con un ligero toque agresivo que envuelve el máxi-



Motor de seis cilindros biturbo y escapes reales. Aunque con sonido simulado.

mo confort para sus ocupantes. Asientos ajustables eléctricamente, una gran pantalla curva frente al conductor que integra cuadro de instrumentos digital y sistema multimedia o 570 litros de maletero (ampliables hasta 1.700 litros en las versiones de combustión interna).

Pero hay opciones de todo tipo. Si quieres algo no tan deportivo, el BMW X3 tendrá motores gasolina, diésel y una opción híbrida enchufable con 299 CV de potencia.

Con pegatina Cero de la DGT y hasta 90 kilómetros de autonomía eléctrica, será perfecto tanto para grandes ciudades como viajes. ➔



Las plazas traseras son muy cómodas incluso para gente alta.



Un interior de lujo, con iluminación dinámica y un buen paquete de tecnología.



El diseño del BMW X3 M50 se vuelve todavía más agresivo e imponente.

★★★★★ = excelente, ★★★★ = muy bien, ★★★ = bien, ★★ = suficiente, ★ = insuficiente

PRIMERA IMPRESIÓN



Lo mejor

Un SUV de lujo, con un interior sensacional, mucho espacio y un motor vivaz.



Lo peor

Gran parte del sonido del motor es simulado. Y su sistema operativo es mejorable.

FOTOS: FABRICANTE



MI OPINIÓN

RODRIGO GARCÍA
X@BNZ_Motorsport

El BMW X3 M50 es el modelo más prestacional de la gama. Con un sonido embriagador de su seis cilindros biturbo, junto a buenas prestaciones. Aunque quizá, el modelo más cabal es el híbrido enchufable o el diésel.

VALORACIÓN

★★★★★

PURA FURIA COMPACTADA

El **BMW Serie 1 M135** es uno de los grandes olvidados en el segmento de los compactos deportivos, aún siendo una delicia.



No juzgues su frontal todavía... ¡Espera a verlo en persona primero!

BMW SERIE 1 M135

Motor 4L del. trans. **Cilindrada** 1.998 cc **Potencia** 300 CV a 6.500 rpm
Par motor 400 Nm a 2.000 rpm
Transmisión Aut, 7 vel.
Tracción Integral **Largo/Ancho/Alto** 4.361/1.800/1.459 mm **Maletero** 380-1.200 l **Peso** 1.625 kg **Vel. máx.** 250 km/h **0-100 km/h** 4,9 s **Consumo** 7,6 l/100 km **Emisiones** 173 g/km
Precio desde 61.000 euros



▲ Así es como se hacen unos asientos deportivos...



SEGURO QUE EL BMW SERIE 1 M135 NO ESTABA entre tus compactos deportivos favoritos. Y no lo digo yo. Puedes buscar en redes sociales, encuestas o bajar a las concentraciones y eventos a preguntar a los amantes del motor.

Te dirán que buscan un Volkswagen Golf R. O quizá un Mercedes-AMG A45S, o incluso un Audi S3... Como ves, cito algunos de los grandes compactos de nuestro tiempo con tracción integral. Pero muchos se olvidan del bávaro.

¿Cómo es posible? Puede que en España no haya ganado fama. O que los amantes de los deportivos de BMW piensen antes en modelos berlina o coupé. Pero después de probar el nuevo BMW Serie 1, he de decir que debería ser una opción a tener



▲ Su interior está por encima de los de muchos coches de la competencia en calidad y tecnología.



▲ Un motor con 300 CV que son más que suficientes para el modelo y su chasis.

en cuenta por muchos factores. Incluso siendo, en esencia, un *restyling* profundo de la anterior generación.

Tenemos un motor de cuatro cilindros en línea turbo de 2,0 litros con tracción total xDrive. Desarrolla 300 CV y 400 Nm de par con cambio automático y 1.625 kg de peso. Cifras que le permiten acelerar de 0 a 100 en 4,9 segundos y alcanzar 250 km/h de velocidad máxima (limitada).

Su chasis está (muy bien) puesto a punto por el departamento de BMW Motorsport y disfrutarás de un interior espectacular. Con asientos tipo semibaquet, un volante de tamaño mediano con grandes levas de cambio y acceso rápido a controles como los modos de conducción.

Su sonido es muy envolvente y... Molesto si vas a viajar, te soy sincero. Pero puedes desactivarlo. Tras descansar, volverás a la diversión. Porque este coche está reservado para eso: ¡sacarte una sonrisa! 🚫

PRIMERA IMPRESIÓN



Lo mejor

Muy rápido y con un gran paso por curva. Interior deportivo, sin fallas.



Lo peor

Desde el exterior podría sonar más. Un monitor de rendimiento era deseable.



MI OPINIÓN

RODRIGO G. VITA
 @BNZ_Motorsport

El BMW Serie 1 M135 es un compacto radical, con 300 CV y tracción total. Su aspecto exterior deportivo combina con un interior todavía mejor, lleno de detalles y opciones para los que quieren disfrutar de la carretera y la velocidad.

VALORACIÓN



UN VETERANO QUE ACABA DE LLEGAR



La versión H3 tiene 2,77 m, la H2 2,53 y la H1 se queda en 2,25 metros.

La asociación con Stellantis en Toyota Professional ha permitido a la marca ofrecer comerciales solventes en un campo de duras batallas. Ahora llega el más grande: el Proace Max.



Se fabrica en la misma fábrica que sus hermanos de Stellantis, pero cambia el frontal.



PUEDE QUE TE SUENE SU CARA. Seguro que la has visto muchas veces por tu ciudad. Y, sin embargo, no la has visto. Un momento: ¿sí y no a la vez? Puede sonar lioso, pero si te paras a pensar, seguro que sabes de lo que hablo: el nuevo Toyota Proace Max es la última incorporación a la familia Toyota Professional, la gama de comerciales del fabricante japonés. Y, aunque es nueva, a su vez es todo un veterano que no tiene nada que demostrar en otras marcas en las que participa con algunas modificaciones: Peugeot, Citroën, Fiat, Ram (en Estados Unidos)...

La cartera de productos para profesionales es generosa, y no es para menos: el objetivo de la marca es

vender nada menos que 12.000 unidades en un mercado complicado. Sergio Bispo, el director general de Toyota Professional en España, me cuenta que han invertido 1.000 millones de euros y que se trata de un "proyecto estratégico".

El caso es que sus opciones empiezan con el pequeño Yaris Eco Van, un comercial de dos plazas ideal para servicios técnicos, repartos de última milla y similares en zonas urbanas con un punto a su favor muy potente: la pegatina Eco.

Tampoco puede faltar el Hilux, el ya histórico pick-up que se prepara para recibir en enero una versión *mild hybrid* con etiqueta Eco que puede cargar hasta una tonelada y remolcar 3.500 kg.



▲ Un puesto de mandos cómodo y agradable. El cuadro de relojes puede ser digital en algunas versiones.

TOYOTA PROACE MAX L3 H4

Motor

4 cil. del. trans.

Cilindrada 2.184

cc **Potencia** 180

CV a 3.500 rpm

Par motor

450 Nm a 1.500

rpm

Transmisión

Automática 8 vel.

Tracción

Delantera

La/An/Al

6.363/2.050/2.774

mm **Área de**

carga/Carga

neta

17 m³/1.500 kg

Peso 2.105 mm

Velocidad máx.

170 km/h

Consumo

8,1 l/100 km

Emisiones CO₂

213 g/km

Precio

34.024 euros

(sin IVA)

Detrás, suspensión por ballesta, opción lógica para carga. En vacío, el eje se levanta.

También está el inevitable diésel 2.2 con tres potencias: 120, 140 y 180, así como dos posibilidades de transmisión: manual y automática.

El niño que hay dentro de mí lo tiene claro en todo momento: quiero conducir el Proace Max más grande. Eso quiere decir que estoy sentado al volante de un furgón L4 H3, es decir, de 6,36 metros de largo y 2,76 metros de alto, mientras que la batalla es de 4.035 mm.

El puesto de mandos es espacioso. La configuración de un asiento para el conductor y dos para los acompañantes es similar a la del resto de modelos de la familia: al volante vas cómodo, con una postura elevada y tirando a vertical, aunque los que te acompañen lo pasarán algo peor, pues la banqueta y el respaldo es fijo y la postura, tirando a erguida.

Tras el volante hay una pantalla digital de siete pulgadas que es de serie en este modelo y que lleva una capa de personalización de Toyota.

Puede tener un retrovisor digital central para controlar lo que ocurre detrás. Tiene una capacidad de carga de 1.500 kg netos.

La longitud de la zona de carga de esta variante es de 4.035 mm.

PRIMERA IMPRESIÓN



Lo mejor

Calidad de rodadura, empuje del motor de 180 CV, cambio automático de ocho marchas.



Lo peor

Postura de asiento en la banqueta de la derecha, tacto del pedal del freno.



MI OPINIÓN

LUIS I. GUISADO
X@LuisGuiTG

Hay que reconocer que Toyota juega con ventaja, pues su colaboración con Stellantis le permite acceder a un modelo sobradamente probado. Además, su garantía de 15 años o 250.000 km es un buen argumento de venta...

VALORACIÓN

★★★★☆

FOTOS: FABRICANTE

insuficiente

★ = suficiente

★★★★

★★★★★

★★★★★

★★★★★

★★★★★

★★★★★

★★★★★

★★★★★

Luego ya entramos en *terreno Stellantis*: Proace City, Proace y Proace Max, las dos primeras con versiones Verso para pasajeros y las dos últimas con un sinfín de posibilidades de carrocería. En este sentido, la Max permite desde las modificaciones de fábrica (chasis cabina, furgón, etc), además de las modificaciones a la carta ajenas a la factoría (por ejemplo, para el mundo camper están asociados con Tinkervan, especialistas afinados en Huesca que suelen ser referente de calidad en sus creaciones).

Una de las ventajas que encuentro a este furgón que carga hasta 3.500 kg, es que al ser una plataforma multienergía, puede ofrecer una variante eléctrica con 272 CV, batería de 110 kW (autonomía de hasta 420 km), una carga de 1.500 kilos y una capacidad de remolque de 2,4 toneladas.

Presiono el botón de arranque e inicio la marcha. El motor es el más potente, tiene 450 Nm y está unido a la caja automática de ocho velocidades que es suave, hace transiciones con velocidad razonables y no vas a echar de menos más control de la transmisión.

Como la caja estaba vacía, no puedo decir cómo va con carga, pero en vacío es hasta divertido ver cómo empuja, acelera y corre. Eso sí, al no llevar peso sobre el eje trasero, las ballestas funcionan peor y los baches se amplifican.

En marcha, el tamaño define el comportamiento: tienes que abrirte en los giros y calcular bien por dónde pasas, pero tiene una gran calidad de rodadura.

Quizá con lo que peor me he llevado ha sido con el freno, tanto por la postura del pedal (demasiado horizontal) como por la asistencia: frena muy bien, de eso no hay duda, pero cuesta dosificarlo. —

MEJOR SI ES ECO

El **Audi A3** se ayuda de una red de 48 voltios para garantizarse la pegatina ECO de la DGT: si vives en una gran ciudad, eso es una buena ventaja que debes valorar.



QUIÉN NO HA SOÑADO ALGUNA VEZ CON TENER UN A3 en su garaje? El compacto de Audi siempre ha sido objeto de deseo y ahora más que nunca con esa nueva carrocería llamada Allstreet, que ofrece un aspecto más campero. De todas formas, el protagonista de esta prueba no es otro que el modelo Sedan, quizá el menos visto, pero, para mí, el más elegante (los tradicionales tres volúmenes me encantan).

Metido de lleno en su mitad de ciclo, el A3 Sedan presenta, al igual que el resto de la gama, unos ligeros cambios con respecto a su antecesor que lo hacen más atractivo: por ejemplo, la parrilla *Singleframe* prescinde del marco y es más ancha, y los faros aportan la novedad más tecnológica, ya que puedes elegir entre cuatro firmas lumínicas diferentes. Y, como en cada actualización que se precie, no pueden faltar los nuevos diseños de llantas.

Por dentro, tampoco hay grandes evoluciones: cambia la forma de la palanca de cambios (ahora es un ga-



tillo que mueves con el dedo) y las salidas de aire se han reubicado. Apunta algunas molduras nuevas que buscan mejorar el aspecto visual y se estrenan inserciones textiles en algunas zonas. En cuanto a habitabilidad, este A3 Sedan entra dentro de lo que esperas de este segmento, con unas plazas delanteras en las que no vas a tener queja y una fila trasera más modesta en la que te vas a topar con un túnel de transmisión bastante molesto. Pero dos adultos de 1,80 van a viajar cómodos.

Si nos vamos a la zona de carga, como no han variado las dimensiones, no hay tampoco cambios en el volumen de maletero: son 425 litros de capacidad, que están en la media, aunque lo peor es que tampoco ofrece formas muy regulares para aprovechar bien ese espacio.

Me pongo en marcha y, aunque no es la primera vez que pruebo este bloque 1.5 TFSI 150 CV MHEV, su empuje y funcionamiento me sigue sorprendiendo. Es un propulsor suave y silencioso a ritmos normales,

◀ Interior de una alta calidad. La palanca de cambios es un gatillo que despeja mucho la zona central.



**Audi A3
Sedan MHEV**
150 CV
0-100 km/h 8,1 s
5,4 l/100 km
37.510 euros

La versión de cuatro puertas no pierde en dinamismo frente al Sportback y, para mí, gana en elegancia.



◀ El maletero cubica 425 litros, lo que no está mal. A mejorar: las formas no son del todo regulares.



▲▼ Detrás, el espacio es suficiente para personas de 1,85 (el túnel central molesta bastante).

Sonido premium opcional firmado por Sonos (cuenta con 15 altavoces): cuesta 645 euros.



▲ Llantas de serie de 17 pulgadas (puedes montar otras de hasta 18 desde 1.100 euros).



La nueva firma lumínica es seña de identidad del último 'restyling'. Los 150 CV empujan con convicción y el consumo es razonable.

pero si le exiges algo más de ímpetu te lo ofrece con una respuesta un poco más contundente. Esa energía es transmitida al asfalto a través del eje delantero (no hay posibilidad de tracción a las cuatro ruedas, excepto en las versiones de altas prestaciones como el S3 Sedan y RS 3 Sedan), que está unido a un cambio automático de doble embrague de siete velocidades con levas en el volante que funciona con mucha rapidez y carece, por suerte, de la brusquedad de antaño.

El chasis ofrece lo mejor de los mundos: es cómodo y, a la vez, puedes ser más agresivo en una carretera de curvas, porque la plataforma MQB aguanta el tipo sin despeinarse. Por su parte, la dirección siempre acompaña por su buena precisión y tacto (por la llamada dirección progresiva, que cuenta con desmultiplicación variable, hay que pagar 195 euros). Ofrece el peso perfecto y puedes hacer kilómetros y kilómetros que nunca te vas a cansar. ¿Y los frenos? Pues los delanteros con dis-

cos ventilados cumplen en un uso normal.

En definitiva, este A3 Sedan MHEV es de los más equilibrados de la gama. Hay otro de 116 CV, pero su respuesta es más modesta. ➔

Datos técnicos / Mediciones

Motor	4L Turbo + 1 eléctrico
Potencia	150 CV a 5.000 rpm
Par	250 Nm
Batería	ión-Litio
Tracción/Transmisión	Delantera/Aut. 7 velocidades
Velocidad máxima	231 km/h
0-100 km/h (en el test)	8,1 s (8,2 s)
60-100/80-120 km/h	7,0 s/8,6 s
Consumo (en el test)	5,4 l/100 km (6,3 l/100 km)
Autonomía en el test	793 km
Frenada (desde 100 km/h)	36,8/36,9 m (frío/caliente)
Largo/ancho/alto	4.504/1.816/1.391 mm
Distancia entre ejes	2.630 mm
Volumen del maletero	425 litros
Peso en vacío	1.400 kg
Capacidad de carga	N.D.
Capacidad de remolque	N.D.
Garantía	3 años
Precio	37.510 euros

*Audi A3 Sedan Advanced 35 TFSI MHEV S tronic

! El sistema MHEV cuenta con un pequeño motor eléctrico que aporta 20 CV extra.



MI OPINIÓN

ENRIQUE RUIZ
X@KikeRuiz77

Hay otra opción de 150 CV en la gama del A3, pero en este caso es un TDI que no cuenta con electrificación y carece de la etiqueta ECO. Si la versión de tres volúmenes es la que más te gusta y vives en una gran ciudad, este 1.5 TFSI MHEV es, sin duda, la opción más atractiva.

NOTA: 7,5

LA MADUREZ NO ESTÁ DEFINIDA POR LA EDAD

En tan solo cinco años, el **Cupra Formentor** se ha establecido en el mercado como un coche maduro. Ahora llega el 'restyling' con mejoras estéticas y técnicas como la microhibridación de su motor de gasolina de 150 CV.

► La pantalla es de 12,9" y, ahora sí, los botones deslizantes están iluminados.

El cuadro de instrumentos es digital, de 10,25", y adopta el color 'Copper'.



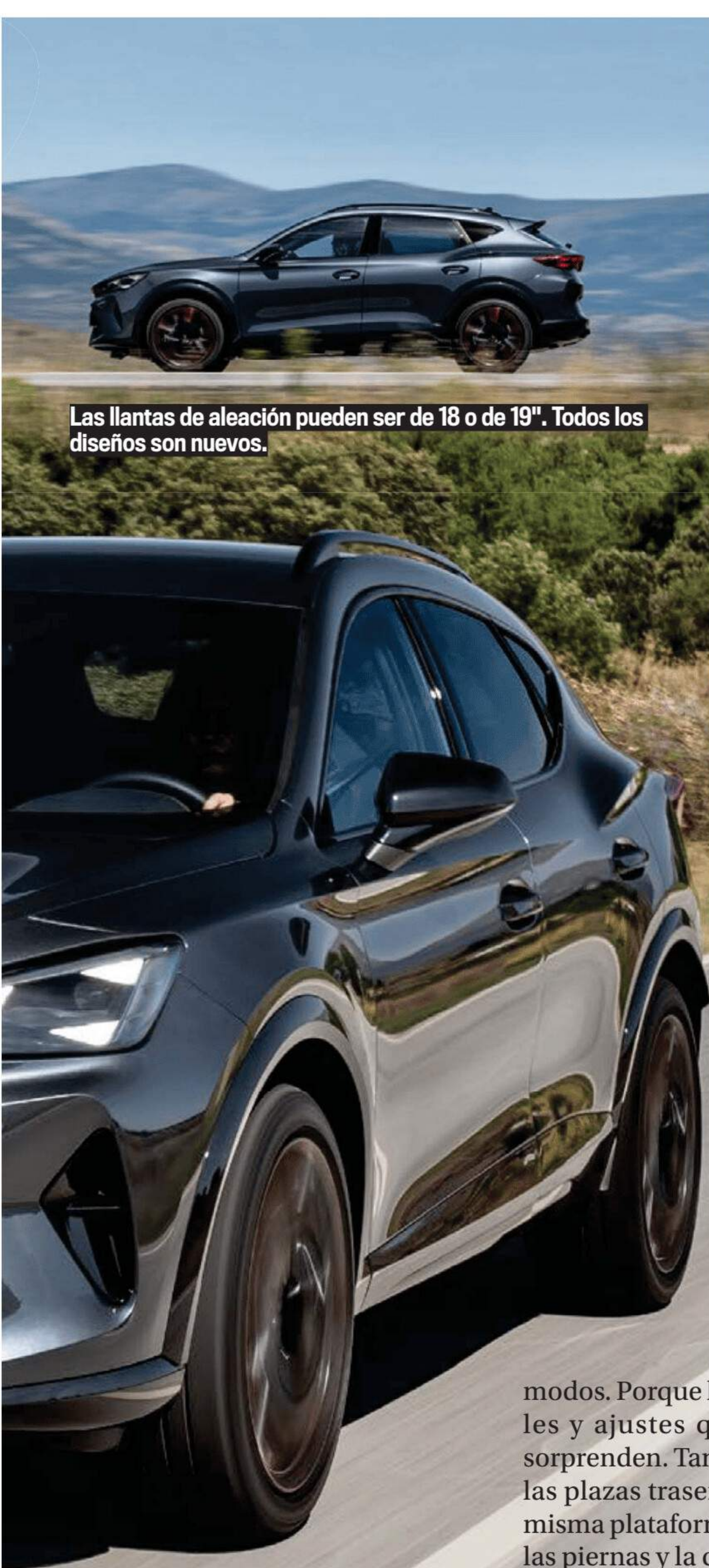
Equipa un volante tapizado en cuero perforado en los extremos y presume de botones satélites circulares.

EN 2021, LA FIRMA ESPAÑOLA **INTRODUJO** la motorización 1.5 TSI 150 CV en la gama. ¿Arriesgado? No. Inteligente. Porque Cupra tuvo en cuenta que el segmento C era el más popular, con un 50% de las ventas, y que la mayor demanda de los C-SUV y los CUV estaba entre los 130 y 160 CV, con un precio de entre 30.000 y 35.000 euros. Así que la nueva fórmula no podía fallar. Tres años después podemos asegurar que ha sido todo un éxito, y ese gasolina de 150 CV es el Cupra más vendido y el que ha hecho a la marca despuntar, en lo que a matriculaciones se refiere, sorprendiendo a propios y extraños.

Ahora, esa versión de acceso llega mejorada con microhibridación,



Cupra Formentor
150 CV
0-100 km/h 9,0 s
5,9 l/100 km
39.780 euros



Las llantas de aleación pueden ser de 18 o de 19". Todos los diseños son nuevos.



Los asientos opcionales son una pasada por diseño, pero también son cómodos y sujetan bien el cuerpo.



La parte frontal adopta el nuevo lenguaje de diseño con forma de nariz de tiburón.

y su correspondiente etiqueta Eco. Y lo hace con un *restyling* que podría pasar por la segunda generación debido a la nueva imagen que consigue el recién estrenado lenguaje de diseño denominado *nariz de tiburón*. Adopta muchas formas triangulares y unos grupos ópticos delanteros con tres puntos de luz LED diurna. Por su parte, la trasera también gana enteros con los pilotos, que mantienen la forma, pero que están unidos y presumen en el centro del logotipo iluminado de la compañía.

En el interior destacan la nueva pantalla del sistema de multimedia de 12,9" con controles deslizantes iluminados y los magníficos asientos tipo bacquet de una pieza (1.174 euros), que sujetan muy bien y son có-

modos. Porque los buenos materiales y ajustes que equipa no me sorprenden. Tampoco el espacio de las plazas traseras, que como es la misma plataforma, va sobrado para las piernas y la cabeza.

He tenido la oportunidad de probar el 1.5 eTSI de 150 CV con tecnología *mild hybrid* de 48V, motorización que se asocia exclusivamente a la transmisión DSG de siete relaciones -si lo quieres manual, el 1.5 tiene que trabajar sin hibridación ligera-. Esta caja, al reducir la velocidad y detener el vehículo, da algunos tirones. También en marcha, cuando vuelve a funcionar el motor de combustión tras la conducción a vela. Pero, por lo demás, ofrece un comportamiento rápido que casa a la perfección con la muy buena entrega de su propulsor, sobre todo en modo *Performance*, e incluso en la zona baja del cuentarrevoluciones.

La suspensión mantiene la carrocería firme, sin apenas balanceos, pero filtrando las irregularidades de

la calzada. Ese equilibrio típico de Cupra te permite divertirte con él en un puerto de montaña. Parte de la culpa de ese disfrute también la tiene la dirección, que es rápida, precisa y con un peso correcto.

Asimismo, es eficiente, porque puede moverse con un consumo medio de unos 6,7 l/100 km.

El 1.5 eTSI está disponible desde 35.900 euros con la campaña de lanzamiento, cifra que incluye llantas de 18", sensores de aparcamiento, climatización de tres zonas, luces Full LED, cuadro de instrumentos digital, pantalla de infoentretenimiento de 12,9", Android Auto y Apple CarPlay sin cables y cargador inalámbrico, entre otros elementos. ➔

Datos técnicos / Mediciones

Motor	4L Turbo del. trans.
Cilindrada	1.498 cc
Potencia	150 CV a 5.000 rpm
Par	250 Nm a 1.500 rpm
Tracción/Transmisión	Delantera/aut. 7 vel.
Velocidad máxima	205 km/h
0-100 km/h (en el test)	9,0 s (9,2 s)
60-100/80-120 km/h	6,3/8,4 s
Consumo (en el test)	5,9 l/100 km (6,1 l/100 km)
Autonomía en el test	820 km
Depósito	50 l
Largo/ancho/alto	4.451/1.839/1.520 mm
Distancia entre ejes	2.679 mm
Volumen del maletero	450-1.505 l
Peso en vacío	1.482 kg
Capacidad de carga	488 kg
Capacidad de remolque	750/1.250 kg (sin/con freno)
Garantía	3 años
Precio*	39.780 euros

*Versión probada: Cupra Formentor 1.5 eTSI DSG

Gracias al nuevo sistema 'mild hybrid' puede moverse con un consumo medio de unos 6,7 l/100 km.

◀ El maletero se mantiene en unos respetables 450 litros y el hecho de llevar microhibridación, no le hace perder volumen.



MI
OPINIÓN

HUGO VALVERDE

X@hugovl_esp

Este 150 CV es una magnífica opción para los que quieren un coche deportivo, pero se salen de su presupuesto los 57.000 euros del VZ, o les parece que sus 333 CV es una potencia excesiva. Y encima ahora presume de etiqueta Eco.

NOTA: 8

Las puertas laterales correderas te hacen la vida más fácil tanto para el trabajo como para el ocio.



DOS COCHES EN UNO SOLO

Si necesitas un vehículo para tu vida profesional y personal, el **Citroën Berlingo** puede encajar en tus necesidades. Probamos la versión turbodiésel con cambio EAT8.

QUE LOS MONOVOLÚMENES HAYAN PRÁCTICAMENTE desaparecido y los turismos derivados de vehículos comerciales sigan haciéndose un hueco, dice mucho del interés que despiertan modelos como este Citroën Berlingo. He probado la versión BlueHDi de 130 CV con cambio automático y te cuento por qué pienso que puede ser una buena opción para tu familia.

Lo primero que hay que hacer es aplaudir la decisión de Citroën de volver a ofrecer este modelo con motor de combustión, porque hubo un tiempo en que se convirtió en 100% eléctrico. Las penalizaciones por pasarse de emisiones en sus ventas globales obligaron a esa decisión. Pero como las ventas de los coches de baterías no van como se esperaba y los clientes demandan otro tipo de mecánicas, Citroën ha acer-



◀ Control de descenso de pendientes opcional (Pack Techno Plus: 624 euros) y dos USB C de serie.



◀ Con lujos de coche familiar: cierre eléctrico de puertas para niños y volante calefactable. Ambos de serie.



Robusto, pero tecnológico, porque cuenta con cuadro de mandos digital de 10" y pantalla táctil también de 10". Apple CarPlay y Android Auto inalámbricos de serie.



Citroën Berlingo

130 CV
0-100 km/h 11 s
5,5 l/100 km
29.942 euros



▲ El motor BlueHDi de 130 CV es el único que te da opción de elegir el cambio automático EAT8.



El portón es muy grande y no es cómodo abrirlo, por eso esta luneta practicable es muy acertada.



▲ El espacio disponible en la segunda fila es realmente amplio y hay tres asientos independientes.



Ni cuero ni lujos innecesarios, pero sí un patrón más vistoso, que le da un muy buen aspecto.



◀ Las puertas laterales correderas te hacen la vida más fácil tanto para el trabajo como para el ocio.

tado en esta decisión. El camino hacia el coche eléctrico no es tan sencillo como parecía.

En este sentido hay que decir que hay otra mecánica BlueHDI de 102 CV, pero no la recomiendo. Se queda demasiado corta de potencia.

El Berlingo es un modelo ya de sobra conocido y mantiene intactos sus puntos fuertes: amplio interior, gran capacidad de carga, puertas correderas y un elevado confort de marcha. Ahora se acaba de actualizar estéticamente. Y eso es algo que se nota todavía más en esta unidad de pruebas con acabado XTR. Monta nuevos paragolpes, faros renovados y colocados algo más arriba, lo que también viene bien en caso de accidente para abaratar costes de reparación y, como salta a la vista, nuevo logotipo de inspiración *retro*. Y esta versión XTR suma labios inferiores en ambos paragolpes para lograr un aspecto algo más campero y cercano a la estética SUV que tanto gusta ahora.

Pero lo que más destaca es que cuando pasas al interior te encuentras con un habitáculo que no tiene nada que envidiar a modelos de segmentos superiores, porque monta tanto cua-



Esta es la talla M, que mide 4,4 metros de largo, pero hay un XL que suube hasta los 4,75.

dro de mandos digital como pantalla táctil de 10 pulgadas, así que transmite la sensación de ser muy tecnológico. Y tampoco falta conectividad inalámbrica con el teléfono móvil.

Cuando te pones al volante sientes que no necesitas más, porque cuenta con el empuje suficiente y su consumo es bastante razonable. En esta prueba ha gastado una media de 6,4 litros, quizás algo más de la cuenta, porque la unidad probada estaba equipada con el cambio automático EAT8 de ocho velocidades, cuyo funcionamiento es suave y te facilita la vida en el día a día, pero esto no lo veo tan necesario. Con el manual te ahorras 1.500 euros.

Al volante es cómodo y en curvas, eso sí, balancea más de la cuenta, porque la suspensión es blanda. ➔



▲ Tira iluminada en el techo en la que se pueden guardar objetos.



▲ Las llantas de 17 pulgadas vienen con el Pack XTR, que cuesta 312 euros.

Datos técnicos / Mediciones

Motor	4L Turbo del. trans.
Cilindrada	1.499 cc
Potencia	130 CV a 3.750 rpm
Par	250 Nm a 1.750 rpm
Tracción/Transmisión	Delantera/aut. 8 vel.
Velocidad máxima	184 km/h
0-100 km/h (en el test)	11,0 s (11,5 s)
60-100/80-120 km/h	6,4/8,8 s
Consumo en el test	6,4 l/100 km (5,5 l/100 km)
Autonomía en el test	780 km
Depósito	50 l
Largo/ancho/alto	4.403/1.842/1.800 mm
Distancia entre ejes	2.785 mm
Volumen del maletero	597-2.126 litros
Peso en vacío	1.596 kg
Capacidad de carga	554 kg
Capacidad de remolque	750/1.250 kg (sin/con freno)
Garantía	3 años
Precio*	29.942 euros

*Versión probada: Citroën Berlingo (M) BlueHDI 130 EAT8

Los puntos fuertes del Berlingo son: amplio interior, gran capacidad de carga, puertas correderas y un elevado confort



MI OPINIÓN

ENRIQUE TRILLO

X@Enriquetrillo

El Citroën Berlingo es un compañero muy adecuado para la familia y el tiempo libre y puedes usarlo también para trabajar. Ha mejorado mucho en tecnología y materiales y es un coche cómodo para viajar, además de ofrecer un espacio de carga enorme.

NOTA: 7

EL MINI SE HACE MAXI

La nueva generación del **Mini Countryman** recibe el apoyo de un sistema de 48 voltios para convertirse en un 'mild hybrid'. Ahora es un coche más maduro y mejor asentado en el asfalto, pero con algo menos de frescura que las generaciones anteriores.



Las llantas de 19" son de este acabado. En el de acceso, son de 17 pulgadas: más cómodas y eficientes.

HA CRECIDO, Y DE QUÉ MANERA. No me refiero en tamaño, sino en sentido figurado: es más maduro, asienta mejor y en general es mejor coche. Además, ahora la versión básica, denominada C, tiene un motor de 156 CV y está apoyado por un motor eléctrico que aporta 14 kW adicionales para situarse en unos apetecibles 170 CV, que le permiten avanzar con ligereza en casi cualquier situación y acelerar de manera muy lineal en toda la gama del velocímetro.

A cambio, hay que reconocer que ha perdido algo de frescura, aunque supongo que con el paso del tiempo es algo que inevitablemente acaba ocurriendo. Aunque no creo que sea negativo: ahora, el nuevo Countryman se acerca mucho al BMW X1, con quien comparte algo más que grupo empresarial, para ofrecer una madurez en la marca y en sus interiores que probablemente pueda enganchar a un mayor número de compradores que buscan más imagen que sensación de deportividad.

También se nota en el interior, con un aspecto más sobrio, aunque eso no quiere decir que no sea desenfadado. Para arrancar el coche tie-



▲ Festival de luz y color: el recubrimiento textil del salpicadero está retroiluminado.



▲ Los botones del volante son fáciles de accionar y el manejo, lógico.



▲ La pantalla tiene un sinfín de opciones. Tiene una calidad de visualización espectacular, pero tiene demasiadas animaciones y al final es algo liosa.

▲ La parte mala de este modelo es que el acabado John Cooper Works cuesta 48.434 euros...



Mini Countryman
170 CV
0-100 km/h 8,3 s
5,9 l/100 km
39.600 euros



Bajo la carrocería hay mucho de BMW X1, una buena noticia para la calidad de rodadura y un poco mala para la espontaneidad clásica.



Los asientos son cómodos. Los de la imagen son del caro acabado John Cooper Works.



El motor gasolina de 156 CV recibe la asistencia de otro eléctrico de 14 kW para una cifra combinada de 170 CV

◀ Hay mucho espacio detrás y además la postura y el tamaño de los asientos está muy bien. El techo de cristal va en diferentes paquetes.



▲ El motor de tres cilindros recibe apoyo de otro eléctrico para lograr 170 CV.

nes que girar un pulsador como si fuera una llave. También cambia el selector de modos de conducción, que ahora se llaman 'Experiencias' para ofrecer eso, una "experiencia inmersiva", en palabras de la marca. Traducido al mundo real, significa que puedes cambiar la iluminación interior, el sonido y los gráficos de la pantalla, así como activar por defecto otras funciones (como el masaje de los asientos, si está disponible, en el modo Balance).

Pero creo que si hablo de inmersión en el mundo Countryman, lo mejor es conducirlo. Acomodado en los asientos delanteros, todo queda al alcance la mano y estoy sorprendentemente cómodo: me sorprende apuntando en mi libro de pruebas que es "más BMW que Mini", aunque eso no quiere decir que esté más aburguesado.

Pisa firme y la suspensión adaptativa puede ser tan dura como quieras (en la 'Experiencia Go-Kart', que sería el modo Sport) y lo cierto es que le pega bien a una dirección muy rápida, precisa y directa que hace que subas el ritmo sin querer cuando la cosa se retuerce. Y como el eje trasero es tan obediente, sigue al delantero sin rechistar y sin malos modos. Tanto es así, que a veces te sorprende el que el ESP intervenga tan pronto.

Pero no hace falta ir con el cuchillo entre los dientes: la 'Experiencia Core' (equivale al modo Normal) está ahí para el día a día, aunque también puedes optar por la configuración 'Green', que corresponde al antiguo modo Eco. Aquí, si te tomas las cosas con calma y practicas una conducción suave, puedes reducir el consumo y ver una cifra real de 7,2 litros por cada 100 km, lo que no está nada mal.



► Un maletero más que decente de entre 0,79 y 1,61 metros de profundidad cuando abates los asientos: unas buenas cifras.

En cuanto a las plazas traseras, hay mucho espacio para las rodillas, la cabeza y los pies. El maletero ofrece 450 litros, aunque el máximo es 1.450 contando con el doble fondo, lo que es impresionante para un coche que lleva lo Mini como seña de identidad. 🚫

Datos técnicos / Mediciones

Motor	3L Turbo del. trans.
Cilindrada	1.499 cc
Potencia	170 CV
Par	280 Nm
Tracción/Transmisión	Delantera/aut. 7 vel.
Velocidad máxima	212 km/h
0-100 km/h (en el test)	8,3 s (8,3 s)
60-100/80-120 km/h	3,5/4,6 s
Consumo (en el test)	7,2 l/100 km (6,1 l/100 km)
Autonomía en el test	750 km
Depósito	54 litros
Largo/ancho/alto	4.444/1.843/1.661 mm
Distancia entre ejes	2.692 mm
Volumen del maletero	450-1.450 l
Peso en vacío	1.620 kg
Capacidad de carga	410 kg
Capacidad de remolque	750/1.700 kg (sin/con freno)
Garantía	2 años
Precio*	39.600 euros

*Versión probada: John Cooper Works (48.434 euros)

MI OPINIÓN
LUIS I. GUISADO
X@LuisGuiTG

Es mejor en todos los sentidos, y además pisa de maravilla. Me echa para atrás el subidón en el precio, sobre todo si quieres personalizarlo, y que haya perdido parte de esa agilidad clásica a favor de algo más de tranquilidad, quizá para alcanzar mejores ventas.

NOTA: 7

ABRAN PASO

El SUV checo se siente más ágil y el Sorento da la sensación de ser más pesado

Enfrentamos a la segunda generación del **Skoda Kodiaq** con el nuevo **Kia Sorento**, que ha sido actualizado: dos SUV grandes que pueden tener siete plazas y ofrecen el espacio como una de sus principales señas de identidad.



**Skoda Kodiaq
2.0 TDI 4x4**

193 CV
50.450 euros



S I TE FIJAS EN LAS FOTOS, PUEDES IMPRESIONARTE.

Bastante, además: el Sorento tiene un frontal poderoso al estilo del EV9 eléctrico, lo que le da una apariencia espectacular. Por su parte, el Kodiaq, con su recién aterrizada segunda generación, también sigue siendo un SUV grande, con 4,76 metros de longitud, es decir, seis centímetros más que antes.

La parte buena es que este aumento de dimensiones exteriores también se nota en el interior. Destaca que en el Skoda te sientas muy alto: 34 centímetros sobre el nivel del suelo en la parte delantera (vas cómodo, pero a

lo mejor echas en falta mayor profundidad de la regulación del volante) y 68 detrás. Los pasajeros de la zona posterior disfrutan de un espacio generoso y de ángulos corporales cómodos para rodillas y caderas.

Por su parte, en el Sorento también vas alto: 71 centímetros delante, aunque su postura de asiento es quizá más relajada aún.

Kia también ha renovado el interior de su modelo. La pantalla central ahora mide 12,3 pulgadas (antes 10,25), y el *head-up display* también muestra la información en un formato más grande. El asiento trasero

es ajustable en longitud e inclinación, al igual que en el Skoda. El mullido del Kia es algo más duro, aunque hay que tener en cuenta que el Sorento que probamos ya ofrece cuero, por lo que puede variar con respecto a la tapicería de tela.

En cuanto a la sensación de calidad, ambos están bastante parejos: ofrecen materiales agradables, mandos de buen tacto y detalles que te facilitan la vida, como los amortiguadores que sostienen el capó: al fin y al cabo, cuestan más de 50.000 euros.

En el apartado de asistencias claramente sale favo- ➤



**Kia Sorento
2.2 CRDi**

193 CV
52.910 euros



Dos rodadores natos. El Kia es menos ágil que el Skoda a la hora de enfrentarte a zonas de curvas, pero suficientemente cómodo.



KIA SORENTO

Un interior muy agradable a la vista y fácil de manejar. La pantalla central es mayor con el 'restyling' (12,3").



▲ A la izquierda, los modos habituales para asfalto. A la derecha, otros para situaciones complicadas.

◀ Asientos de buen contorno, que no te van a molestar en viajes largos. La altura de la banqueta al suelo es elevada.

► El nuevo Kia Sorento apareció en 2020, y cuatro años después llega su primer 'restyling' de mitad de vida.





➤ recido el nuevo Kodiaq: ofrece, por ejemplo, un Travel Assist, que reconoce curvas cerradas o redondas y ajusta la velocidad en consecuencia. Además, el sistema de control por voz es muy receptivo: audio, climatización, calefacción de asientos, puntos de interés... todo se activa por voz con el comando "Hey, Laura".

En el apartado de 'Connected Car', el Kia también tiene sus puntos fuertes: por ejemplo, las más que útiles actualizaciones de tráfico en tiempo real con representación gráfica del estado de la carretera. En el Skoda no todo estaba habilitado (hay funciones de pago), por lo que no pudimos hacer una comparación directa.

FOTOS: CHRISTOPH BÖRRIES (11)

Un punto destacado en el interior del nuevo Kodiaq son los tres grandes diales giratorios (en la marca los llaman *Smart Dials*) en la consola central, una de las mejores ideas de los últimos tiempos. Desde que muchos fabricantes de automóviles eliminaron los controles giratorios no había forma de cambiar rápidamente la escala del mapa del navegador sin mirar la pantalla central, por ejemplo, y con esto vuelve a ser posible.

No es la panacea, pero sí un reemplazo que se puede operar sin necesidad de perder la vista de la carretera más de lo debido. Este pulsador se puede asignar a seis funciones distintas (volumen, zoom, volumen del ➤

➤ Tiene un buen sistema. Con el tráfico en tiempo real, Android Auto no es tan interesante.

➤ Hace las veces de panel del climatizador o uno más genérico y multimedia pulsando un botón.

➤ Asientos con múltiples posiciones que se pueden mover desde un lateral para confort de los pasajeros.

➤ Detrás llevas una buena postura y es cómodo. De serie hay una tercera fila de asientos muy utilizable.

➤ Las llantas de 20 pulgadas le quedan de maravilla y ofrecen más contacto con el asfalto.





SKODA KODIAQ

Interior bien pensado y de muy buen aspecto. La gran pantalla central es fácil de manejar.



▲ Comparte palanca de cambio en la columna de dirección con los eléctricos del Grupo Volkswagen.

◀ Asientos de cuero muy cómodos. El mullido es duro, pero no cansa en trayectos largos.

► Mucha presencia visual y una buena calidad de rodadura. Las puertas son grandes.





>> aire, modos de conducción...), de manera muy intuitiva, afortunadamente.

El maletero del modelo checo aumenta entre 40 y 80 litros, dependiendo de la posición del respaldo del asiento trasero. Debajo del suelo de la zona de carga puede haber una rueda de repuesto, pero con la configuración de siete plazas los asientos hacen perder espacio en el compartimento y no dejan un suelo perfectamente plano.

Así, al plegar el asiento trasero mediante el mando remoto, queda un escalón que puede resultar molesto. Si sueles transportar cargas pesadas,

vas a agradecer las sólidas anillas de sujeción que están ancladas al chasis. El Kia solo ofrece anillas de plástico, que además van fijadas al lateral.

En cuanto a la conducción, el Kodiac es más ágil y el Sorento se comporta más como un SUV pesado, con una dirección más dura. Es cuestión de gustos, pero en ningún caso son desagradables de conducir.

Solo el Skoda venía con suspensión adaptativa (DCC, hasta 15 posiciones) con unos amortiguadores nuevos. En los primeros dos o tres milímetros del recorrido parece faltar una conexión firme, lo que hace que las juntas de las autopistas se sientan un poco >>

► En la zona baja siempre están disponibles los accesos directos a las funciones principales. Bien.

► Botones físicos y ruletas: no hay mejor receta para lograr un manejo fácil, rápido y eficiente.

► El mando central se programa. Se ven tres puntitos para tres accesos directos. Aquí puedes ver el zoom.

► Mucho espacio, también para los pies bajo el asiento. La sensación de espacio es buena y hay muchos huecos.

► Las llantas aerodinámicas parecen pequeñas pero son unos 'rodillos' de 19 pulgadas.



Datos técnicos

	KIA	SKODA
Motor	4 cilindros, Turbo	4 cilindros, Turbo
Posición	Delantero, transversal	Delantero, transversal
Válvulas/árboles de levas	4 por cilindro/2	4 por cilindro/2
Accionamiento del árbol de levas	Cadena	Correa
Cilindrada	2.151 cc	1.968 cc
Potencia máxima	193 CV a 3.800 rpm	193 CV a 3.500 rpm
Par máximo	440 Nm a 1.750 rpm	400 Nm a 1.750 rpm
Velocidad máxima	201 km/h	220 km/h
Transmisión	Automática de 8 velocidades	Automática de 7 velocidades
Tracción	Integral	Integral
Frenos delanteros/traseros	Discos vent/Discos	Discos vent/Discos
Neumáticos (en la prueba)	235/55 R 19 V	235/50 R 19 V
Tipo de neumático	Continental Premium Contact 6	Michelin Primacy 4
Tamaño de llanta	7,5x19"	7,5"x19"
Emisiones de CO2	172 g/km	169 g/km
Consumo	6,5 l/100 km	6,3 l/100 km
Depósito	67 litros	58 litros
Tipo de combustible	Diésel	Diésel
Capacidad de remolque (con/sin freno)	2.500/750 kg	2.300/750 kg
Sonoridad exterior	69 dB	69 dB
Volumen del maletero	910-2.100 l	910-2.105 l
Largo ancho alto	4.815/1.900/1.695 mm	4.758/1.864 /1.657 mm
Distancia entre ejes	2.815 mm	2.791 mm

Costes/Garantías

Seguro a todo riesgo	1.050 euros	970 euros
Seguro a todo riesgo con franquicia	370 euros	345 euros
Seguro a terceros	320 euros	320 euros
Intervalos taller	30.000 km/2 años	2 años
Costes mantenimiento	300-600 euros	280-550 euros
Garantía	7 años	2 años
Garantía anticorrosión	12 años	12 años
Asistencia en carretera	2 años	Ilimitada

Mediciones

Aceleración	0-50 km/h	3,1 s	2,5 s
	0-100 km/h	9,3 s	7,8 s
	0-130 km/h	15,4 s	12,9 s
Recuperación	60-100 km/h	5,2 s	4,4 s
	80-120 km/h	6,9 s	5,6 s
Peso en vacío/Capac. carga		1.908/592 kg	1.820/568 kg
Distribución del peso		58/42 %	56/44 %
Diámetro de giro (izda./dcha.)		12,3/12,3 m	12,0/12,0 m
Frenado	desde 100 km/h frío	33,9 m	32,6 m
	desde 100 km/h caliente	33,4 m	33,1 m
Consumo medio en el test (Circuito de pruebas de AUTO BILD: 155 km)		7,5 l/100 km	6,8 l/100 km
Consumo en modo Eco		6,0 l/100 km	5,1 l/100 km
Incremento en el consumo respecto al oficial		+15%	+8%
Emisiones de CO ₂ en el test		199 g/km	180 g/km
Sonoridad		57 dB	57 dB
		64 dB	63 dB
		68 dB	67 dB
Autonomía		890 km	850 km

Precios/Equipamiento

Modelo	Kia Sorento Emotion 4x4	Skoda Kodiaq Selection 4x4
Precio base	52.910 euros	50.450 euros
Acceso y arranque sin llave	S	1.180 euros*
Techo de cristal	S	1.260 euros
Climatizador bizona/trizona	S/-	-/S
Asientos eléctricos/calefacción	-/S	1.180 euros/545 euros*
Control de velocidad adaptativo	S	S
Navegador	S	S
Cámara trasera/360	-/S	-/S
Llantas de 18/19 pulgadas	-/S	S/695 euros
Tercera fila de asientos	S	1.125 euros
Full LED adaptativos	S	S
Pintura metalizada	505 euros	500 euros

Ideal para ir con niños

Los que tenemos niños sabemos que la palabra 'espacio' al hablar de coches es la verdadera salud. En ambos el maletero es sobresaliente. Con siete plazas pierde como un palmo de altura.

La aerodinámica juega su papel

Aunque hablar de 7,5 l/100 km para un 2.2 es bueno, la carrocería del Skoda se lleva mejor con el aire y se nota: necesita menos combustible para avanzar.

Carrocería

	Puntuación máxima	SKODA	KIA
Habitabilidad delantera	15	12	12
Habitabilidad trasera	15	13	11
Sensación de espacio	5	4	4
Maletero	15	15	15
Modularidad	10	5	7
Capacidad de carga	10	8	8
Capacidad de remolque	5	4	5
Visibilidad	10	7	6
Presentación	20	18	17
Funcionalidad	10	9	8
Equipamiento seguridad	10	6	6
Resultado intermedio	125	101	99

Confort

Acceso	10	9	9
Posición al volante	10	7	8
Asientos delanteros	15	12	11
Asientos traseros	10	9	8
Ergonomía	10	8	7
Suspensión	30	25	23
Aislamiento acústico	10	8	7
Rumorosidad	10	7	7
Equipamiento de confort	15	13	14
Climatización	10	8	6
Sistemas de asistencia	20	17	13
Resultado intermedio	150	123	113

Mecánica

Aceleración	15	11	10
Elasticidad	15	12	10
Velocidad máxima	5	4	3
Sensación en marcha	10	6	6
Sensación de empuje	10	6	6
Transmisión	15	12	12
Depósito	15	15	15
Consumo	30	23	22
Autonomía	10	7	8
Resultado intermedio	125	96	92

Dinámica

Comportamiento	20	18	18
Arrancada	5	5	5
Agilidad	20	15	15
Dirección	20	17	16
Tracción	5	5	5
Radio de giro	10	4	3
Distancia frenado	20	18	16
Resultado intermedio	100	82	78

Connected Car

Teléfono	10	10	10
Navegador	25	16	14
Internet/Apps	20	18	15
Sonido	10	10	10
Sistemas de Asistencia	10	8	7
Resultado intermedio	75	62	56

Medio ambiente

Coefficiente aerodinámico	15	5	4
Peso en vacío	20	13	12
Emisiones de CO ₂	20	11	10
Sonoridad exterior	5	3	3
Tecnología de ahorro	40	10	10
Resultado intermedio	100	42	39
Puntuación	675	506	477
Posición intermedia		1.	2.

Costes

Precio base	75	35	31
Valor de recompra	10	7	7
Impuestos/Seguro	15	10	9
Mantenimiento	10	8	8
Garantía	15	7	14
Resultado intermedio	125	67	69
Resultado Final	800	573	546
Posición final		1.	2.
Relación calidad/precio		1.	2.



» como si los amortiguadores delanteros estuvieran sueltos. Solo en el modo Sport todo se vuelve inmediatamente firme. Por este motivo pensamos que el DCC es prescindible. Sin embargo, el SUV checo se desenvuelve mejor que el coreano.

Cuando el asfalto no está en buen estado o, por ejemplo, sobre adoquines, ambos se sienten sólidos, aunque no perfectos. Pero a la hora de avanzar, el Skoda parece más ligero y acelera un poco más rápido; el Kia resulta más

limitado y su octava marcha es muy larga y le hace perder brío.

Según nuestras mediciones, el Skoda es más silencioso, aunque subjetivamente apenas hay diferencias entre ambos modelos. Pero en cuanto a suavidad de marcha, ambos están a la par, así como en respuesta y dosificación del acelerador y el pedal del freno.

Si entras demasiado rápido en una curva, notarás que el Kia tiende al subviraje, mientras que el Skoda so-

brevira ligeramente. Y aunque aparezcan menús para modos de conducción en campo y la tracción integral sea uno de sus principales atractivos, la distancia al suelo del Kodiaq (19 centímetros) y del Sorento (17,5) son insuficientes para el que necesite de verdad atravesar zonas complicadas. ➔

CLASIFICACIÓN

Puntuación máxima: 800



1.



573 Puntos

Skoda Kodiaq

Es muy cómodo, va mejor en general y frena con más ganas. Se nota que es un coche nuevo en asuntos como la conectividad, los asistentes a la conducción y la eficiencia.



2.

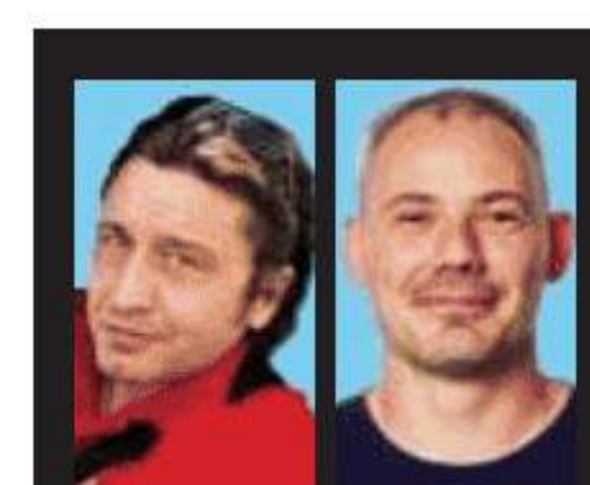


546 Puntos

Kia Sorento

Queda segundo porque alguien tiene que hacerlo, pero es una opción realmente interesante y con una relación calidad/precio brutal. Paga el llevar ya cuatro años en el mercado.

▲ Si quieres una tercera fila, la del Sorento es más cómoda y útil y hasta tiene control del caudal del aire. Sin las siete plazas los maleteros son gigantes.



MI OPINIÓN

GERALD CZAJKA,
MIRKO MENKE
X@AutoBildSpain

Ambos candidatos son grandes opciones para familias con necesidad de espacio. El Skoda va algo mejor que el Kia en general y es muy cómodo. El Kia es mejor si miras su más que generoso equipamiento, carga útil y tercera fila de asientos, que es de serie y además muy utilizable.



El 2.0 TDI es la mejor opción para hacer kilómetros por consumo y par máximo. El 1.5 TSI gasta al menos un litro más cada 100 km.



Parece un motor longitudinal, pero es solo imagen. Buenos bajos y medios para un bloque más tragón que su rival.



Candidatos a los

MEJORES COCHES

DE 2024



Tú y otros lectores como tú sois quienes decidís vuestros favoritos en los **Premios Auto Bild**. Participa en la votación y podrás ganar regalos.

EL SECTOR DE LOS AUTOMÓVILES ESTÁ en constante proceso de cambio. Antigüamente la segmentación de los coches era sencilla: urbanos, compactos, berlinas... Pero desde que los SUV llegaron a los concesionarios han surgido nuevos modelos, se han creado nuevos nichos de mercado.

Hasta este momento tratábamos de catalogar los coches únicamente por su tamaño. Pero ahora, además de eso, hemos querido englobarlos en sus respectivos grupos por su enfoque, según sea este más o menos premium. De ahí, que en las categorías que hemos creado se mezclen, por ejemplo, todoterrenos con berlinas, cabrios o SUV, porque el tamaño importa, pero también las aspiraciones que cada fabricante tiene con cada modelo.

Eso explica que en la categoría premium puedas encontrar desde un

Porsche Macan a un Skoda Superb Combi, pasando por un Toyota Land Cruiser.

Elegir los mejores no es una tarea sencilla, pues la oferta es extensa y variada. Por eso, un año más, necesitamos de tu siempre necesaria ayuda para elegirlos. Tú y el resto de lectores de AUTO BILD y AUTOBILD. ES tenéis en vuestras manos seleccionar cuál es el mejor candidato de las siguientes categorías: deportivos, pequeños, compactos, tamaño medio, premium y coches de lujo.

Para participar, entra en AUTO-BILD.ES y vota tus modelos favoritos (abajo a la derecha tienes un código QR que te da acceso directo al formulario). Y como agradecimiento podrás ganar un juego de neumáticos Michelin, un *smartphone* Realme 12, un Realme C61 y optar a 10 suscripciones digitales anuales a AUTO BILD. ¡Suerte! ➡

PARTICIPA Y GANA

1 juego de NEUMÁTICOS MICHELIN*

El ganador podrá elegir entre cualquiera de las dimensiones y gamas publicadas en www.michelin.es de la gama CrossClimate (all season).



*No incluye mano de obra.



1 Realme C61

Especificaciones:

Carga rápida de 45 kW • Batería de 5.000 mAh • 12 Gb de RAM dinámica • 256 Gb de ROM • Resistencia al agua y al polvo

1 Realme 12

Especificaciones:

5G • Cámara para retratos de 1.080 MP y 3X zoom • Pantalla de 950 nit • Batería de 5.000 mAh • 128 Gb de ROM • Carga rápida de 45 kW

10 suscripciones gratuitas a la revista Auto Bild



Suscripción por 12 meses a la edición digital de la revista Auto Bild en la plataforma Kiosco y más

FOTOS: AUTO BILD, FABRICANTE



ASTON Martin Vantage
Motor: V8 4.0
Potencia: 665 CV
Precio: desde 325.000 €



AUDI RS6 Avant Perform.
Motor: V8 4.0
Potencia: 630 CV
Precio: desde 169.710 €



BMW M2
Motor: 6 cil. turbo
Potencia: 480 CV
Precio: desde 94.500 €



HYUNDAI IONIQ 5 N
Motor: 2 eléctricos
Potencia: 650 CV
Precio: desde 74.590 €



LAMBORGHINI Revuelto
Motor: V12 6.5
Potencia: 1.015 CV
Precio: N.D.



PORSCHE 911 Carrera GTS
Motor: 6 cil bóxer
Potencia: 541 CV
Precio: desde 198.102 €



TOYOTA GR Yaris
Motor: 3 cil. turbo
Potencia: 280 CV
Precio: desde 47.500 €

El plazo para votar termina el
27 de octubre
a las **23.59 h**

Entra en:

www.autobild.es/eventos/premios-motor-2024



PREMIOS **AUTO BILD** 2024



COCHES PEQUEÑOS



ALFA ROMEO Junior
Motor: híbrido, eléctrico
Potencia: 136 a 281 CV
Precio: desde 29.000 €



CITROËN C3
Motor: gasolina, eléctrico
Potencia: 101 a 113 CV
Precio: desde 14.990 €



FIAT 600
Motor: MHEV, eléctrico
Potencia: 101 a 156 CV
Precio: desde 23.447 €



HYUNDAI Bayon
Motor: gasolina, MHEV
Potencia: 80 a 100 CV
Precio: desde 20.665 €



KIA EV3
Motor: eléctrico
Potencia: 204 CV
Precio: N.D.



LANCIA Ypsilon
Motor: MHEV, eléctrico
Potencia: 101 a 156 CV
Precio: desde 23.900 €



MG 3
Motor: híbrido (HEV)
Potencia: 194 CV
Precio: desde 19.490 €



MINI COOPER
Motor: gasolina, eléctrico
Potencia: 156 a 218 CV
Precio: desde 30.350 €



RENAULT 5
Motor: eléctrico
Potencia: 95 a 150 CV
Precio: desde 31.584 €



SUZUKI Swift
Motor: MHEV
Potencia: 83 CV
Precio: desde 18.500 €



LEXUS LBX
Motor: eléctricos
Potencia: 136 CV
Precio: desde 33.900 €



COCHES COMPACTOS



AUDI A3 Allstreet
Motor: gasolina, diésel
Potencia: 150 CV
Precio: desde 43.080 €



BMW Serie 1
Motor: gasol., diésel, MHEV
Potencia: 150 a 300 CV
Precio: desde 39.000 €



BMW X2
Motor: gasol., diésel, MHEV
Potencia: 150 a 300 CV
Precio: desde 45.800 €



CUPRA Formentor
Motor: gasol., MHEV, PHEV
Potencia: 150 a 333 CV
Precio: desde 36.130 €



DACIA Duster
Motor: GLP, MHEV, HEV
Potencia: 101 a 140 CV
Precio: desde 19.290 €



FORD Explorer
Motor: eléctrico
Potencia: 286 a 340 CV
Precio: desde 47.465 €



HONDA e:Ny1
Motor: eléctrico
Potencia: 204 CV
Precio: desde 48.100 €



JAECOO 7
Motor: eléctrico
Potencia: 147 CV
Precio: desde 33.900 €



MINI Countryman
Motor: MHEV, eléctrico
Potencia: 170 a 313 CV
Precio: desde 39.600 €



NISSAN Qashqai
Motor: MHEV, HEV
Potencia: 140 a 190 CV
Precio: desde 31.200 €

Elige el mejor coche de cada categoría y podrás ganar regalos. Tienes de plazo hasta el 27 de octubre a las 23:59 h.

**OMODA 5**

Motor: gasolina, eléctrico
Potencia: 186 a 204 CV
Precio: desde 26.265 €

**PEUGEOT 3008**

Motor: MHEV, PHEV, BEV
Potencia: 136 a 326 CV
Precio: desde 36.860 €

**RENAULT SCENIC**

Motor: eléctrico
Potencia: 170 a 218 CV
Precio: desde 30.703 €

**RENAULT SYMBIOZ**

Motor: híbrido
Potencia: 143 CV
Precio: desde 29.643 €

**SMART #3**

Motor: eléctrico
Potencia: 272 a 428 CV
Precio: desde 39.400 €

**SUBARU Crosstrek**

Motor: híbrido
Potencia: 136 CV
Precio: desde 32.500 €

**VOLKSWAGEN Tiguan**

Motor: MHEV, diésel, PHEV
Potencia: 130 a 204 CV
Precio: desde 36.210 €

**AUDI Q5**

Motor: gasol., diésel MHEV
Potencia: 204 a 367 CV
Precio: N.D.

**BMW X3**

Motor: gasol., diésel, PHEV
Potencia: 197 a 398 CV
Precio: desde 63.100 €

**BYD Seal**

Motor: eléctrico
Potencia: 313 a 530 CV
Precio: desde 43.280 €

**BYD Seal U**

Motor: eléctrico, PHEV
Potencia: 218 a 324 CV
Precio: desde 34.990 €

**CUPRA Terramar**

Motor: MHEV, gasol., PHEV
Potencia: 150 a 272 CV
Precio: desde 41.190 €

**CUPRA Tavascan**

Motor: eléctrico
Potencia: 286 a 340 CV
Precio: desde 48.990 €

**EBRO S800**

Motor: gasolina
Potencia: 150 CV
Precio: N.D.

**HONDA CR-V**

Motor: híbrido, PHEV
Potencia: 184 CV
Precio: desde 48.145 €

**KIA EV5**

Motor: eléctrico
Potencia: 218 a 318 CV
Precio: N.D.

**MG HS**

Motor: gasolina, eléctrico
Potencia: 170 a 339 CV
Precio: desde 33.780 €

**MITSUBISHI Outlander**

Motor: PHEV
Potencia: 184 CV
Precio: N.D.

**PEUGEOT 5008**

Motor: MHEV, PHEV, BEV
Potencia: 136 a 326 CV
Precio: desde 39.660 €

**RENAULT Rafale**

Motor: HEV, PHEV
Potencia: 200 a 300 CV
Precio: desde 41.807 €

**SKODA Kodiah**

Motor: MHEV, TDI, PHEV
Potencia: 150 a 204 CV
Precio: desde 44.300 €

**XPENG G6**

Motor: eléctrico
Potencia: 258 a 476 CV
Precio: desde 42.990 €

PREMIOS AUTO BILD 2024



COCHES PREMIUM



AUDI A5
Motor: gasolina, TDI MHEV
Potencia: 150 a 367 CV
Precio: desde 51.050 €



AUDI Q6 e-tron
Motor: eléctrico
Potencia: 326 a 517 CV
Precio: desde 76.420 €



BMW Serie 5/i5
Motor: MHEV, PHEV, BEV
Potencia: 197 a 727 CV
Precio: desde 60.250 €



HYUNDAI Santa Fe
Motor: HEV, PHEV
Potencia: 215 a 253 CV
Precio: desde 55.020 €



INEOS Grenadier Quarter.
Motor: diésel, gasolina
Potencia: 249 a 286 CV
Precio: desde 83.343 €



MASERATI Grecale Folgore
Motor: eléctrico
Potencia: 557 CV
Precio: desde 126.700 €



MAZDA CX-80
Motor: diésel MHEV, PHEV
Potencia: 254 a 328 CV
Precio: desde 60.444 €



MERCEDES CLE
Motor: gasol., diésel, MHEV, PHEV
Potencia: 204 a 449 CV
Precio: desde 59.900 €



POLESTAR 4
Motor: eléctrico
Potencia: 272 a 544 CV
Precio: desde 65.900 €



PORSCHE Macan
Motor: 2 eléctricos
Potencia: 360 a 639 CV
Precio: desde 82.310 €



SKODA Superb Combi
Motor: MHEV, TDI, PHEV
Potencia: 150 a 265 CV
Precio: desde 45.150 €



TOYOTA Land Cruiser
Motor: diésel
Potencia: 204 CV
Precio: desde 76.450 €



VOLKSWAGEN Passat V
Motor: MHEV, TDI, PHEV
Potencia: 122 a 265 CV
Precio: desde 41.200 €



VOLVO XC90
Motor: gasol. MHEV, PHEV
Potencia: 250 a 455 CV
Precio: desde 81.200 €



VOYAH Free
Motor: eléctrico
Potencia: 489 CV
Precio: desde 77.790 €



COCHES DE LUJO



LEXUS LM
Motor: HEV
Potencia: 250 CV
Precio: desde 125.000 €



MASERATI Gran T. Folgore
Motor: 2 eléctricos
Potencia: 761 CV
Precio: desde 200.900 €



MERCEDES G580
Motor: 2 eléctricos
Potencia: 587 CV
Precio: desde 196.221 €



PORSCHE Panamera
Motor: gasolina, PHEV
Potencia: 354 a 782 CV
Precio: desde 127.829 €



VOLVO EM90
Motor: eléctrico
Potencia: 272 CV
Precio: N.D.



VOYAH Dream
Motor: eléctrico
Potencia: 435 CV
Precio: desde 94.644 €

Elige el mejor coche de cada categoría y podrás ganar regalos



El plazo para votar termina el
27 de octubre
a las **23.59 h**

www.autobild.es/eventos/premios-motor-2024

AL VOLANTE CON...

La newsletter
semanal de los que
saben de coches

Los **expertos de Auto Bild** te
cuentan cómo ha sido su semana,
qué se cuece en la **actualidad
del motor** y qué coches están
probando.

Si te gusta el mundo del
automóvil, no te puedes perder
la newsletter de **Auto Bild**.

Recíbela **cada jueves** en tu email.
Gratis y en exclusiva para ti.



SUSCRÍBETE AQUÍ
PARA RECIBIRLA



UN PASEO DE 120 AÑOS QUE EMPEZÓ EN FORD Y ACABA EN CHERY

Ebro vuelve a nuestras carreteras. La marca que llegó a ser el principal productor de tractores de España y que empezó creando licencias de Ford, llega bajo paraguas chino para fabricar coches en las instalaciones que abandonó en 2021 Nissan en la Zona Franca de Barcelona.





En Ford tenían claro que tenían que expandirse por Europa. En España se asentaron en Cádiz, aunque pronto pasaron a Poble Nou, en Barcelona, donde se tomó esta foto.



El modelo con el que se anunció el regreso de Ebro es un pick-up eléctrico basado en el Nissan Navara. Tendrá tracción integral, hasta 440 km de autonomía y 299 CV.

HENRY FORD ESTABA DECIDIDO. El Model T tenía que ser un modelo global. El coche del pueblo, el vehículo que debería movilizar a las masas y, de paso, llenarse los bolsillos de frescos y ricos dólares americanos.

España no podía quedar al margen. Desde Michigan se contemplaron un par de ciudades, Cádiz y Barcelona, ambas con bastantes ventajas, como una situación geoestratégica bastante buena y, sobre todo, una zona franca en la que se podía fabricar sin pagar demasiados impuestos.

Así las cosas, en 1919 se puso en marcha la Ford Motor Company Sociedad Anónima Española, donde se empezaron a ensamblar los coches de la marca con piezas americanas y partes de la carrocería hechos a mano localmente.

El origen de Ebro

Y esto, ¿qué tiene que ver exactamente con Ebro? Verás: Cádiz resultó ser un lugar que no fue del todo del agrado de la gente de Ford, que en 1923 hizo las maletas y se fue a Barcelona. ¿Las razones? Varían de un historiador a otro, pero hay dos de peso: una huelga de larga duración y la carga impositiva que se cernía sobre los modelos importados por la marca. Al no ser fabricados en España, estaban sujetos a unos aranceles. Aranceles que no habían pagado, y que en Barcelona no tendrían que abonar.

Una vez en la capital catalana, Ford Motor Company SAE siguió su andadura hasta 1929, momento en que cambió de nombre a Ford Motor Ibérica... justo cuando llegaron años convulsos. Aun así, el Ford T y el camión Fordson salían más o menos en números decentes hasta que llegó la Guerra Civil.

Desde 1940, Ford Motor Ibérica se arrastraba en una sociedad industrial virtualmente inexistente en un país destrozado. Piezas y conversiones a gasógeno llevaron a los americanos a decidir una retirada de España en 1954. Nuevos accionistas convirtieron la empresa a Motor Ibérica S.A., con los americanos como socios tecnológicos, lo que permitió a la nueva sociedad lanzar el Ford Thames de 3,5 toneladas, >>

! Hacían los Ford Thames (Támesis en inglés) bajo licencia, pero cambiaron el nombre a Ebro, un río más conocido

>> pero a la española. Es decir: eso de Thames (por el río Támesis, en inglés) no iba a tocar la fibra de los compradores nacionales, así que cambiaron el nombre a Ebro.

La buena acogida llevó a la recién establecida compañía a seguir la línea de los industriales de la serie B y pronto se convirtió en el principal fabricante español de tractores con las diversas versiones Super como punta de lanza.

Los años 60 fueron una buena época. A mediados de la década, Massey Ferguson adquirió el 35% de Motor Ibérica S.A. y aportó una interesantísima sociedad propia, Perkins Hispania, que hacía los legendarios motores en Madrid.

La boyante empresa española llegó a tener un curioso compañero de viaje tras la compra de Fadisa Romeo, que fabricaba en Ávila una furgoneta Alfa Romeo, *biscione* incluido.

A finales de los 70 la fiesta llegaba a su fin. Massey Ferguson vendió su participación y comenzó el final de Motor Ibérica, que en 1979 recibió tecnología de Nissan en un nuevo acuerdo que inyectó sangre fresca. Demos un salto en el tiempo para llegar a 1986, cuando España entró en Europa. El Gobierno inició un proceso de privatización con la venta de numerosas empresas públicas. Así las cosas, la marca Ebro cesó su actividad en 1987, aunque no desapareció, sino que se transformó en Nissan Motor Ibérica S.A. Los japoneses estaban en plena explosión europea (algo parecido a lo que ocurrió en los 90 con las marcas coreanas y lo que está pasando ahora con las chinas).

Volviendo a los 80, Nissan fue la primera marca japonesa que con su aterrizaje en España se propuso conquistar las carreteras del continente. En esta época ya se habla de Nissan

Motor Ibérica S.A.. Su primer vehículo fue el Nissan Patrol, al que le siguió la furgoneta Vanette, sucesora espiritual de la Ebro F-275.

España se incorporaba a la modernidad y a un mercado del automóvil liberalizado (por ejemplo, en esa época también se estableció Porsche España, dejando atrás la época en la que un importador privado vendía sus coches). Gracias a esto, a España llegaron dos modelos produci-

▲ En principio el pick-up tendrá una tirada limitada a 1.500 unidades para profesionales, aunque más adelante se espera la llegada de una versión para particulares.

dos en Inglaterra, la berlina Bluebird y el compacto Sunny. El tiempo pasaba plácidamente.

La marca era una más en el mercado y su aceptación crecía. Modelos como el Primera y el Terrano II se vendían como churros. En 1997 desde Japón se ordenó crear en la fábrica de Barcelona el NTCE (Nissan Technical Center Europe), donde se trabajó en un nuevo motor diésel y el desarrollo del tacto de la dirección



Ebro S700



Ebro S800



SUS DOS PRIMEROS MODELOS

El primer modelo en llegar será el Ebro S800, que en China se vende como Chery Tiggo 8. Este SUV del segmento D mide 4,72 metros de largo y contará con tres filas de asientos y dos niveles de equipamiento. Tendrá dos motorizaciones, un 1.6 T-GDI de 150 CV al que se le unirá un poco más adelante un

híbrido enchufable de 350 con una autonomía eléctrica de 80 km. Su hermano pequeño será el S700 (Tiggo 7), otro SUV de 4,51 metros de largo que, a su vez, tiene muchas similitudes con el DR 6.0. Aunque es menor, en principio la mecánica que utilizará será la PHEV de 350 CV.



La factoría Ebro Motor Ibérica en una fecha en torno a 1968. Ya estaban desligados de Ford y la llegada de Massey-Ferguson era inminente.

y las suspensiones para el mercado europeo.

Aunque a principios del nuevo milenio reventó el mercado con el Qashqai en 2021 y Nissan dijo adiós a 101 años de fabricación: Cádiz, Barcelona -Poblenou y Barcelona-Zona Franca.

Después, la nada. La factoría apagó sus luces y cerró sus puertas. Al menos, hasta ahora...

Para muchos China es un problema y una solución. Problema porque llegan con coches fabricados en condiciones ventajosas y con ayudas infinitas de un estado totalitario que decide cómo, cuán-



▲ La llegada de los japoneses supuso una inyección de optimismo (y dinero) a la zona. El Patrol fue el primer modelo de la marca que se produjo en Barcelona.



◀ Un Ebro de la Serie D con pesos entre los 3.500 kg y 14 toneladas, y con motores diésel que iban de los 70 a 100 CV.



► La serie C podía cargar entre 1.500 y 5.500 kilos. Se le apodaba 'chato' por la forma de su cabina y tenía entre 70 y 100 CV.



Arriba, un camión B45 que podía cargar hasta 6.000 kilos. Era una 'reedición' del Ford Thames inglés.



do y por qué, y que tira los precios. Pero también es la solución, porque llegan con dinero fresco: la vieja fábrica donde en su día reinaron las licencias de Ford, donde se fabricaron tractores y furgonetas Ebro y desde donde salieron modelos para toda Europa volvía a encender sus luces.

EV Motors, marca española propietaria de la marca española, va a fabricar dos modelos en colaboración con Chery y junto a otras marcas co-

mo Omoda o Jaecoo, con los que se pretenden crear unos 1.250 puestos de trabajo y lanzar a las carreteras 150.000 vehículos en 2029.

Así, Ebro como marca vuelve de nuevo con un *pick-up* basado en el Nissan Navara y dos SUV que son adaptaciones asiáticas: el S700 es el Tiggo 7 y el S800 es el Tiggo 8. La historia se repite una vez más, aunque adaptada a los nuevos tiempos y fuertemente electrificada. **—** LIGV



Las mejores opciones de RENTING PARA

▼ Las empresas pueden disfrutar de ventajas fiscales con la contratación de vehículos de 'renting'.

El 'renting' de coches se ha convertido en una de las principales formas de movilidad en toda Europa. Y especialmente, en empresas, ya que tienen a su disposición todo tipo de vehículos y pueden disfrutar de ventajas fiscales y especiales.



S I TIENES UNA EMPRESA Y BUSCAS UN COCHE de representación; o si, quizás, eres autónomo y necesitas cambiar tu coche para trabajar, aquí vas a encontrar diferentes opciones y modelos que se ajustan a presupuestos de lo más variados gracias al *renting*.

Nuestro objetivo es que perfiles muy diferentes de compradores a los que les interese esta fórmula, encuentren el coche que más se ajusta no solo a su presupuesto, sino también a su gusto personal.

El *renting* se ha convertido en una de las grandes fuentes de movilidad en España. Entre 2015 y 2023 aumentó su cuota en un 102% (desde 447.623 unidades hasta 903.105). Y su peso en el mercado también ha

crecido drásticamente. Por todo esto, se posiciona como una gran oportunidad para empresas, PYMES y autónomos, que tendrán la posibilidad de acceder a un vehículo moderno por un precio justo y que se ajuste a sus necesidades específicas.

Sin embargo, no es algo con lo que todo el mundo esté familiarizado, y por ello en las próximas páginas encontrarás toda la información que necesitas al respecto. Tanto si es la primera vez que te interesas por este concepto, como sus ventajas, servicios incluidos y una guía con las principales empresas y marcas.

Y en última instancia, dependiendo de tu presupuesto, te presentamos los modelos más populares de los últimos años en España con varios



Berlinas, SUV, familiares y modelos de todos los segmentos. La flexibilidad del 'renting' es enorme.

EMPRESAS

rangos de precio mensual. Así que, en definitiva, tendrás toda la información que necesitas para dar el salto a tu próximo vehículo.

La tendencia del mercado es clara y en el continente europeo, el *renting* crece constantemente un 10% anual. Con Alemania como líder indiscutible, donde esta fórmula de acceso a la movilidad representan el 30% del mercado. Y a la vuelta de la esquina, los coches híbridos y eléctricos vivirán un importante auge. ➔

Actualmente en España hay más de 900.000 coches de 'renting' en circulación



Los vehículos comerciales conforman gran parte del mercado, más allá de modelos utilitarios.

¿Qué incluye un vehículo de 'renting'?

Al optar por un 'renting', una de las mayores ventajas es todo lo que incluye la cuota mensual, en la que se contemplan multitud de apartados propios del uso habitual de un coche y te aportarán una gran tranquilidad. Por ejemplo, en el pago queda incluido el alquiler del propio coche, los impuestos y un seguro que suele ser a todo riesgo y sin franquicia. Junto a esto, también queda cubierto el mantenimiento, la asistencia en carretera y la gestión de multas.

Además de estos detalles, la empresa de 'renting' se encarga también del pago de impuestos como el de matriculación o el de circulación, de manera que puede parecer que está todo cubierto, pero hay ciertos gastos que pueden suponer un incremento adicional. Por ejemplo, el cambio de neumáticos



El 'renting' forma parte del futuro de la movilidad, especialmente para PYMES y autónomos que necesitan vehículos para su labor"

Rodrigo G. Vita, redactor AUTO BILD

¿Qué es el 'renting'?

Básicamente, alquilar el coche, generalmente con una cuota de entrada y otra mensual. Además, se suele establecer una duración de uso mínima de dos años y una máxima de hasta cinco. Pero esta es solo una de las fórmulas existentes, ya que hay otras, como, por ejemplo, el 'renting' flexible, caracterizado por tener un periodo de contratación que puede ser inferior a un año y puede ser modificado antes de que finalice. También existe el 'renting' a medio plazo, similar al tradicional, pero de entre uno y tres años.



✓ Pros

Todo tiene puntos positivos y negativos, también el 'renting'. Por ello, aquí tienes algunas ventajas y desventajas de esta fórmula que pueden ayudarte a decidir si puede ajustarse a lo que buscas.

- Planificas tus pagos mes a mes con exactitud.
- Evitas gestiones de seguro, impuestos o mantenimientos.
- Los autónomos tienen ventajas fiscales: pueden rebajar el IRPF o desgravarse el IVA.
- Puedes cambiar el coche por uno nuevo al acabar el contrato.

✗ Contrás

Los puntos negativos del 'renting' son más bien escasos, si sabes lo que quieres y necesitas. Aun así, hay algunos detalles a tener en cuenta, principalmente sobre el propio vehículo.

- El coche no es, a efectos legales, de tu propiedad.
- No puedes modificar el coche sin autorización.
- En algunos casos, cancelar el contrato antes de tiempo tiene penalizaciones.
- El número de kilómetros acordado no es extenso.



➔ ALGUNOS DE LOS PRINCIPALES ACTORES

TOP EMPRESAS DE 'RENTING' EN ESPAÑA

Con el auge del 'renting', también ha crecido el número de empresas que se dedican a esta modalidad y ofrecen sus servicios. Elegir entre todas puede ser una tarea complicada, y por eso te traemos algunas de las más representativas del panorama nacional. Además de poder ver muchas de sus ofertas en las propias webs, ofrecen servicios de atención personalizada que pueden servirte para elegir vehículo dependiendo de tus necesidades, aunque ya tengas preferencias. Escuchar a los profesionales siempre es recomendable.

ARVAL

Se trata de una plataforma orientada principalmente a PYMES y autónomos, con una amplia gama de vehículos de todos los segmentos. Sus precios parten desde cerca de 200 euros al mes y disponen también de furgonetas.

TODORENTING.ES

Una de las claves de todorenting.es es su flexibilidad. Diferentes tipos de cuotas, con duraciones, kilometrajes o servicios de tu elección. Su web es agradable y muy completa, facilitando tu búsqueda.

MOVEIRE

Es una de las pocas empresas que ofrecen la posibilidad de adquirir un vehículo por periodos desde 1 a 24 meses, con opciones de suscripción especial y a medida.

NORTHGATE

Una de las marcas líderes en nuestro país, con un enfoque especial en los autónomos. Cobertura de daños, robo o incendio, e incluso puedes contratar cobertura en el extranjero. Su 'renting' flexible también elimina la permanencia.

Marcas de 'renting'

Las propias marcas de coches también tienen programas de 'renting'. Aquí, repasamos algunos de los vehículos más demandados en España en 2023. SUV, compactos y furgonetas.

● Renault Express

Con versiones furgón y combi, la Renault Express ofrece una gran opción para aquellas empresas que necesiten flotas de pequeño tamaño y una buena capacidad de carga (con volúmenes de hasta 3,7 metros cúbicos).

● Nissan Qashqai

El Nissan Qashqai es uno de los grandes coches de las últimas décadas. Pionero en su segmento y, actualmente, con versiones electrificadas y hasta 190 CV de potencia con etiqueta ECO.

● Volkswagen T-Roc

Un SUV de tamaño medio y de entre 110 y 300 CV de potencia. Su amplia gama de motores es clave, con opciones gasolina y diésel muy interesantes.



Los SUV de tamaño medio son una de las elecciones preferidas por las empresas.

● Renault Clio

Uno de los compactos más populares en España de los últimos años. Actualmente, con versiones híbridas y de GLP que le proporcionan etiqueta ECO y hasta 145 CV de potencia con un tamaño perfecto para las ciudades.

● Hyundai Tucson

El Hyundai Tucson es uno de los superventas del país. Un SUV muy equilibrado que siempre suele estar en el TOP 10 mensual. Mide 4,51 metros de largo y dispone de una motorización híbrida enchufable con etiqueta Cero.

Distintas alternativas de 'renting' según tu presupuesto

HASTA 300 EUROS

En efecto, puedes encontrar coches de *renting* por menos de 300 euros. Generalmente suelen ser compactos como el Seat Ibiza o el Citroën C3. Pero también tienes alternativas de estilo SUV, como el Dacia Sandero o incluso el Ford Puma. Generalmente, con potencias de menos de 130 CV.



SEAT IBIZA XL

Desde **238 euros al mes** (más entrada) con hasta **15.000 km** al año, entre 36 y 48 meses

HASTA 400 EUROS

El segmento de hasta 400 euros es similar al anterior, pero con marcas más diversas y modelos más curiosos. Por ejemplo, puedes encontrar los Mini Cooper E (100% eléctrico), vehículos SUV como el Renault Austral *mild hybrid* y opciones gasolina como el Hyundai Kona.



HYUNDAI KONA

Desde **356 euros al mes** (más entrada) con hasta **10.000 km** al año, durante 60 meses

HASTA 500 EUROS

Entre 400 y 500 euros encontramos principalmente a turismos de marcas de lujo como el Audi A3, el Cupra Formentor o el BMW iX2. Suele haber mayor variedad de motorizaciones (MHEV, híbridos enchufables y eléctricos), además de furgonetas de tamaño medio como la Fiat Scudo L2.



CUPRA FORMENTOR

Desde **465 euros al mes** (más entrada) con hasta **10.000 km** al año, durante 60 meses

HASTA 600 EUROS

Si buscas un *renting* con un presupuesto de hasta 600 euros, tendrás a tu disposición toda clase de vehículos de alta gama. Desde modelos SUV como el Audi Q3 o el Volvo XC40, hasta compactos híbridos como el Mercedes-Benz Clase A 250e o incluso eléctricos como el Tesla Model 3.



AUDI Q3

Desde **527 euros al mes** (más entrada) con hasta **10.000 km** al año, durante 60 meses

SEGUNDA MANO

BUENA OPCIÓN 4x4



EL TERCERO FUE EL BUENO. Con el Santa Fe de 2013, Hyundai se puso definitivamente a la ofensiva, en el carril izquierdo del mercado.

Tenía un nuevo lenguaje de diseño y, para ser un SUV de clase media, era sorprendentemente amplio. Cuando se lanzó por primera vez nos sorprendió su aspecto. Y nos preguntamos, incluso, si iba a poder competir con los modelos del segmento premium alemanes. Un SUV coreano de tamaño grande, para

Como SUV con opción de tracción 4x4, el Santa Fe es una alternativa muy interesante

personas que buscan un todocamino versátil, aunque su diseño ya muestra signos de envejecimiento tras varios años.

Sin embargo, sus cualidades internas lo compensan. El espacio interior es sorprendentemente generoso. Delante, uno se sienta en una posición elevada, típica de un SUV. Y la parte trasera es muy flexible, gracias al banco deslizante longitudinalmente de la fila trasera y divisible en proporciones de 60:40 o 40:20:40. Finalmente, la tercera fila

opcional de asientos se puede ocultar completamente en el suelo del maletero. Un carácter multifuncional para el Santa Fe.

El maletero tiene una buena capacidad para un SUV de tamaño medio. Ofrece 585 litros muy aprovechables y se puede aumentar hasta los 1.680 litros. Si bien el modelo de siete plazas es algo más pequeño, con entre 515 y 1.615 litros. Pero si quieres combatir esto, la carrocería Grand Santa Fe es 22 centímetros más larga.

El **Hyundai Santa Fe III**, fabricado entre 2013 y 2018, es atractivo gracias a su amplio espacio y equipamiento. Y, si se desea, puedes encontrar unidades con tracción integral. ¿Es este SUV una buena opción en el mercado de segunda mano?



Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 4x4 Aut. Prem.

Año

2017

Kilometraje

103.342 km

Precio

19.980 euros

Con tracción total, transmisión automática y el acabado Style, el Santa Fe costaba a finales de 2017 unos 44.000 euros nuevo. Ahora, lo puedes comprar entorno a un 40% del precio original. Buena inversión.

El temor a las largas listas de extras adicionales es generalmente infundado con el Santa Fe. El modelo con el acabado Style que probamos ofrece mucho coche por el dinero que cuesta, con varios detalles dignos de un vehículo de gama alta: asientos de cuero con calefacción y ventilación (delanteros ajustables eléctricamente), tercera fila de asientos abatible, faros de xenón, asistente de mantenimiento de carril, sistema de infoentretenimiento con altavoces de alta definición

y cámara de marcha atrás con una resolución realmente aceptable para su época. Incluso cuenta con un enchufe de 230 V en la parte trasera, que siempre se agradece.

Todo esto hace inevitablemente pesado al Santa Fe. El vehículo de pruebas que obtuvimos de segunda mano rozaba las dos toneladas y completamente cargado... superaba con contundencia los 2.600 kg sobre la báscula.

En definitiva, mientras que con otras marcas había que ojear largas

listas de extras opcionales (y costosos), el Hyundai ofrece un alto nivel de confort y múltiples detalles que ayudan al bienestar de sus ocupantes. Un buen contraste frente a los fabricantes europeos. Dejando de lado cualquier esnobismo, uno se siente muy cómodo a bordo.

Aunque la garantía de cinco años expiró hace tiempo, después de seis años y medio y más de 100.000 kilómetros, aún se puede aplaudir a los ingenieros de Hyundai por su buen trabajo. >>

▲ La parrilla en forma de hexágono, las luces diurnas LED y las ruedas con llantas de 19 pulgadas aseguran una presencia impresionante, incluso después de varios años.

SEGUNDA MANO

» Todas las molduras y revestimientos están en su lugar correcto, sin signos o tendencia a las vibraciones y ruidos molestos.

Las superficies plásticas, aunque visualmente son sencillas, no presentan decoloraciones ni arañazos graves. Y los tapizados también han mantenido su buena forma.

A nivel de motorizaciones, en España este Hyundai Santa Fe solo se vendía con propulsores diésel, pero en otros mercados se ofrecía un motor de gasolina 2.4 GDI con 188 CV de potencia, que puedes encontrar en el mercado de usados. Solo tiene 241 Nm de par, por lo que siempre parece tener que esforzarse demasiado y eso obliga a tener que pisarle más de la cuenta, por lo que suele estar sediento de combustible, así que la alternativa diésel suele estar mejor. El modelo de acceso es un turbodiésel Common Rail de dos litros que está razonablemente insonorizado y entrega 150 CV, siem-

pre con tracción delantera. Pero incluso con este motor, el Santa Fe se convierte en un vehículo relajado para viajar.

Con el diésel 2,2 litros tendrás bajo el capó 200 CV. Y en este caso, el SUV coreano se comporta con soltura, incluso teniendo en cuenta los estándares actuales de la industria.

Este motor, que cumple con la normativa Euro 6b, cuenta con un catalizador de almacenamiento de NOx y empuja al coche con fuerza gracias a sus 440 Nm de par desde bajas revoluciones.

Hay una caja de cambios manual de seis velocidades sorprendentemente precisa o una automática de seis marchas algo lenta, así que no esperes un comportamiento especialmente dinámico.

Su dirección, incluso con la mecánica en buen estado, es lenta. Y la respuesta de los frenos todavía tiene una notable distancia de diferencia frente a sus rivales alemanes.

INFOENTRETENIMIENTO

La pantalla táctil del sistema de infoentretenimiento, ubicada en el centro, es bien visible. Con un funcionamiento decente pese a su veteranía. La navegación, sin embargo, ha envejecido peor. Puertos USB de fácil acceso en la consola central, sistema de altavoces Infinity de calidad... Lamentablemente, no hay Apple CarPlay ni Android Auto. Y si el sistema falla, habrá que contar con gastos de reparación o buscar un reemplazo en el mercado de recambios.

► El especialista de 'hardware' de audio estadounidense Infinity firma el sistema de altavoces.



▲ Para un vehículo de clase media y con casi siete años, el sistema de entretenimiento se mantiene a la altura.

PROBLEMAS COMUNES EN LOS HYUNDAI SANTA FE DE TERCERA GENERACIÓN

Las versiones con tracción a las cuatro ruedas son las más codiciadas en un mercado donde ya se nota la escasez de todoterrenos. Pero también son

las que más problemas sufren, principalmente en la transmisión. El diferencial posterior o el cardan suelen producir ruidos o tener holguras notables.

Vale la pena vigilar el estado de las suspensiones y también del motor, sus posibles consumos de aceite y problemas de sistemas como la EGR.

Techo solar

¿Hay que echarle un vistazo? En nuestro coche, el mecanismo estaba ralentizado. Seguramente por la suciedad.



Eje delantero El alto peso del vehículo afecta a los rodamientos y suspensión. Durante la prueba de conducción, presta atención a los ruidos de traqueteo.



Motor Varios propietarios se quejan de un consumo de aceite elevado en el bloque. También el sistema de la válvula EGR suele causar problemas con frecuencia.



Transmisión Los daños graves en las versiones de tracción integral no son raros, sobre todo con altos kilometrajes.





Los asistentes pueden activarse con estos botones físicos a la izquierda del volante.

► Ejemplarmente completo y espacioso. En lugar de los sombríos tonos grises, nuestro vehículo de prueba presenta un interior en beige.



El Santa Fe vuelve a ganar terreno cuando se trata de solidez: la tracción integral no es solo un adorno. Es necesaria y es apta para excursiones fuera del asfalto. De serie posee bloqueo de diferencial desconectable y sus cotas 4x4 son de 16,9° el ángulo de ataque y 21,5° el ángulo de salida. Puede subir pendientes de hasta 53,2° de inclinación y vadear profundidades de agua de hasta 500 milímetros. Finalmente, su capacidad de remolque asciende

hasta los 2.000 kilogramos (o 750 kg sin frenos).

De fábrica, Hyundai ofreció cinco años de garantía para el vehículo nuevo y doce años contra la corrosión. Y pese a que su calidad es alta, este Santa Fe no está exento de fallos. Por ejemplo, con la tracción total: si el eje posterior emite ruidos, puede ser culpa del diferencial. Pero también del cardán de la transmisión, así que para proteger todo el sistema y evitar fallos mayores,

es esencial evitar diferencias en los neumáticos de ambos ejes. Y si pretendes usar este coche como un todoterreno en sus versiones con mejores capacidades *offroad*, no dudes en subirlo a un elevador para inspeccionar los bajos y el chasis.

Otros Santa Fe pueden presentar también problemas de arranque, debido al sensor del árbol de levas o el cigüeñal. Problemas de aire acondicionado, EGR defectuosa o fugas en el radiador. ⚠



Ofrece seguridad, pero no es especialmente ágil. En 2015, recibió un ligero 'restyling'.



La capacidad de maletero y espacio interior con tres filas de asientos son los principales argumentos del Santa Fe.

COSTES DE MANTENIMIENTO: HYUNDAI SANTA FE

Costes

Mantenimiento

Consumo de la prueba	8,7 l/100 km
Emisiones de CO ₂	174 g/km
Inspección ⁽¹⁾	400-850 euros
Seguro a todo riesgo ⁽²⁾	774 euros
Seguro a todo riesgo (franquicia) ⁽²⁾	426 euros
Seguro a terceros ⁽²⁾	310 euros
Normativa emisiones	Euro 6

Los precios de las piezas de repuesto⁽³⁾

Alternador	202 euros
Motor de arranque	220 euros
Bomba del agua	60 euros
Silenciador trasero	350 euros
Aleta delantera izquierda, pintar	130 euros
Discos y pastillas de freno	480 euros
Pantalla multimedia (táctil)	720 euros

Datos técnicos

Motor	4 cilindros/del./trans.
Válvulas/árbol de levas	4 por cilindro/2
Potencia	200 CV a 3.800 rpm
Par motor	440 Nm a 1.750 rpm
Velocidad máxima	203 km/h
0-100 km/h	9,6 s
Cilindrada	2.199 cc
Transmisión/Tracción	Aut. 6 velocidades./Total.
Largo/ancho/alto	4.700/1.880/1.675 mm
Capacidad del maletero	515-1.615 l
Peso en vacío	1.940 kg
Capacidad de carga	660 kg

1) Media de tres llamadas telefónicas al azar; 2) Precios obtenidos a través de seguros 'autobild.es' para un conductor de 40 años, casado, con más de 10 años de seguro, sin siniestros y realizando un kilometraje anual de 20.000 km. 3) Sin montaje



MI OPINIÓN

LARS JAKUMEIT
X@AutoBildSpain

Un vehículo grande, cómodo y con gran equipamiento. El Santa Fe es una opción interesante. Desafortunadamente, la versión 4x4 no tiene una transmisión especialmente robusta y la alta demanda hace que los precios (altos) sean estables.

VALORACIÓN

★★★★★

ALTERNATIVAS



Ford Edge 2.0
TDCI



210 CV
(2017)



desde
23.000
euros

VALORACIÓN

★★★★★



Land Rover
Discovery



180 CV
(2017)



desde
22.900
euros

VALORACIÓN

★★★★★



Mazda CX-5
2.2 2WD



150 CV
(2017)



desde
19.990
euros

VALORACIÓN

★★★★★

★★★★★ = excelente, ★★★★★ = muy bien, ★★★★★ = bien, ★★★★★ = suficiente, ★ = insuficiente

CLÁSICOS | AUTO UNION TYP 52

HIPERCAR CON HISTORIA

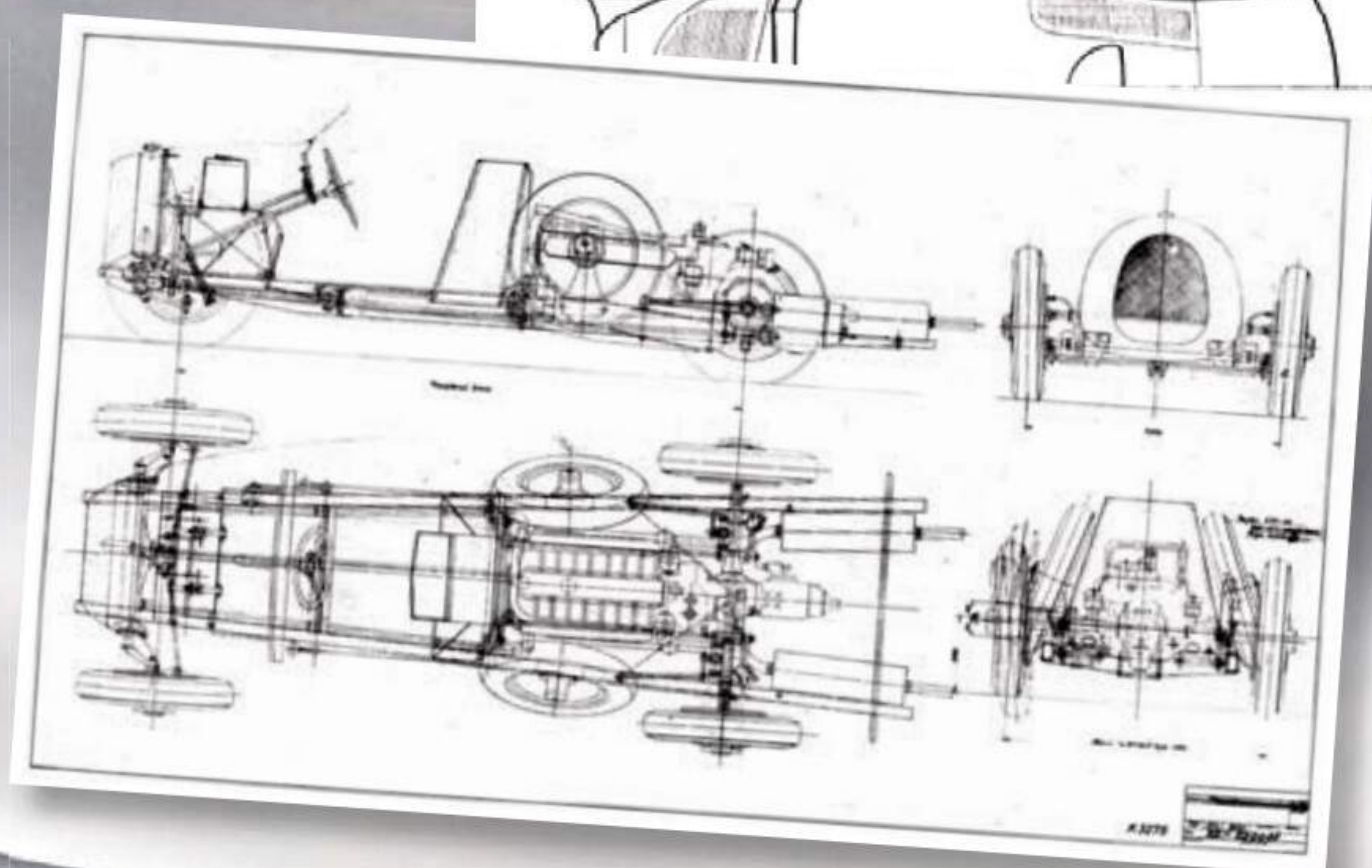
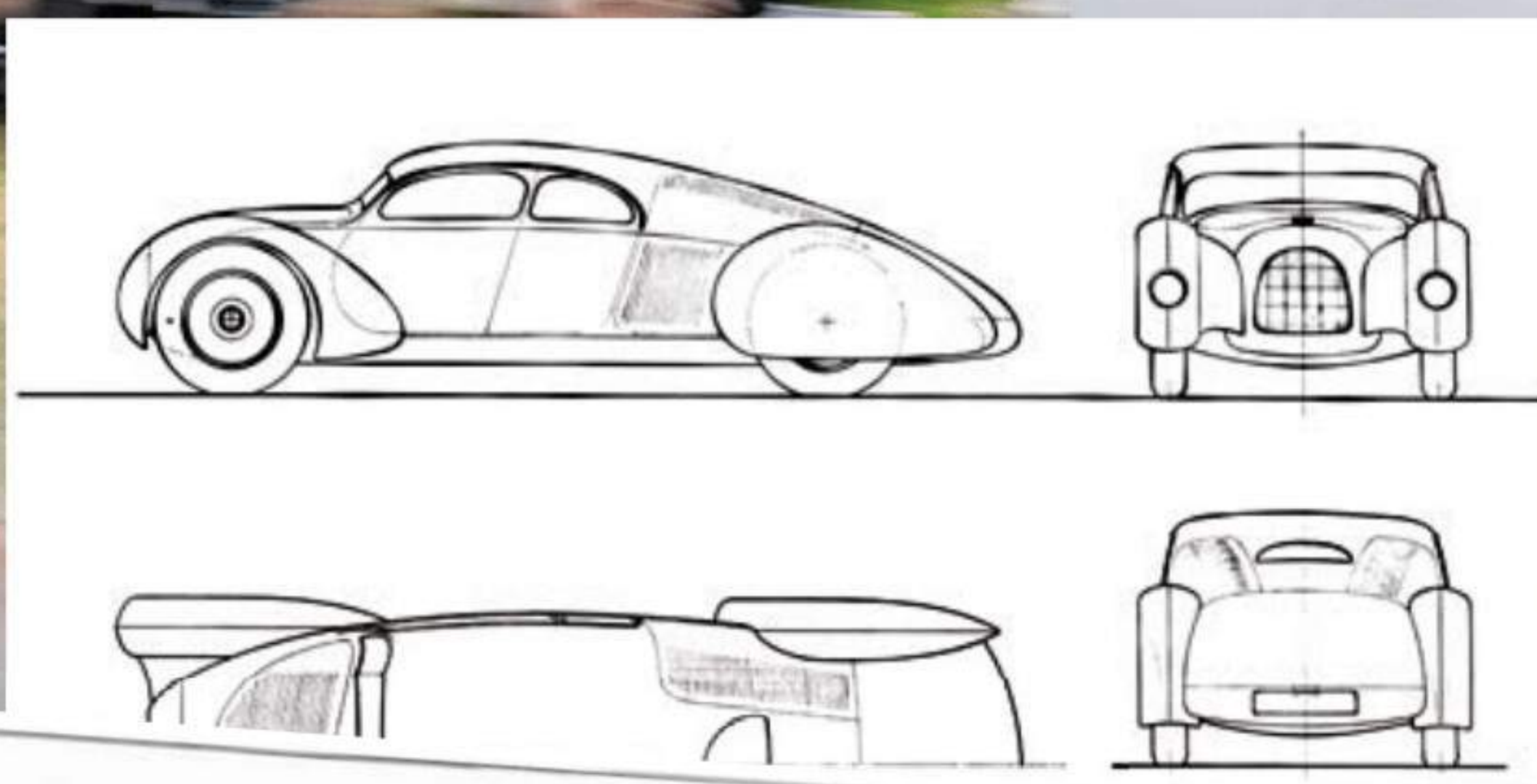
El **Auto Union Typ 52** tenía el potencial de ser un auténtico cohete, si se hubiera fabricado. Ahora, con 90 años de retraso, Audi por fin lo está compensando. ¡Y lo hemos podido disfrutar en persona!



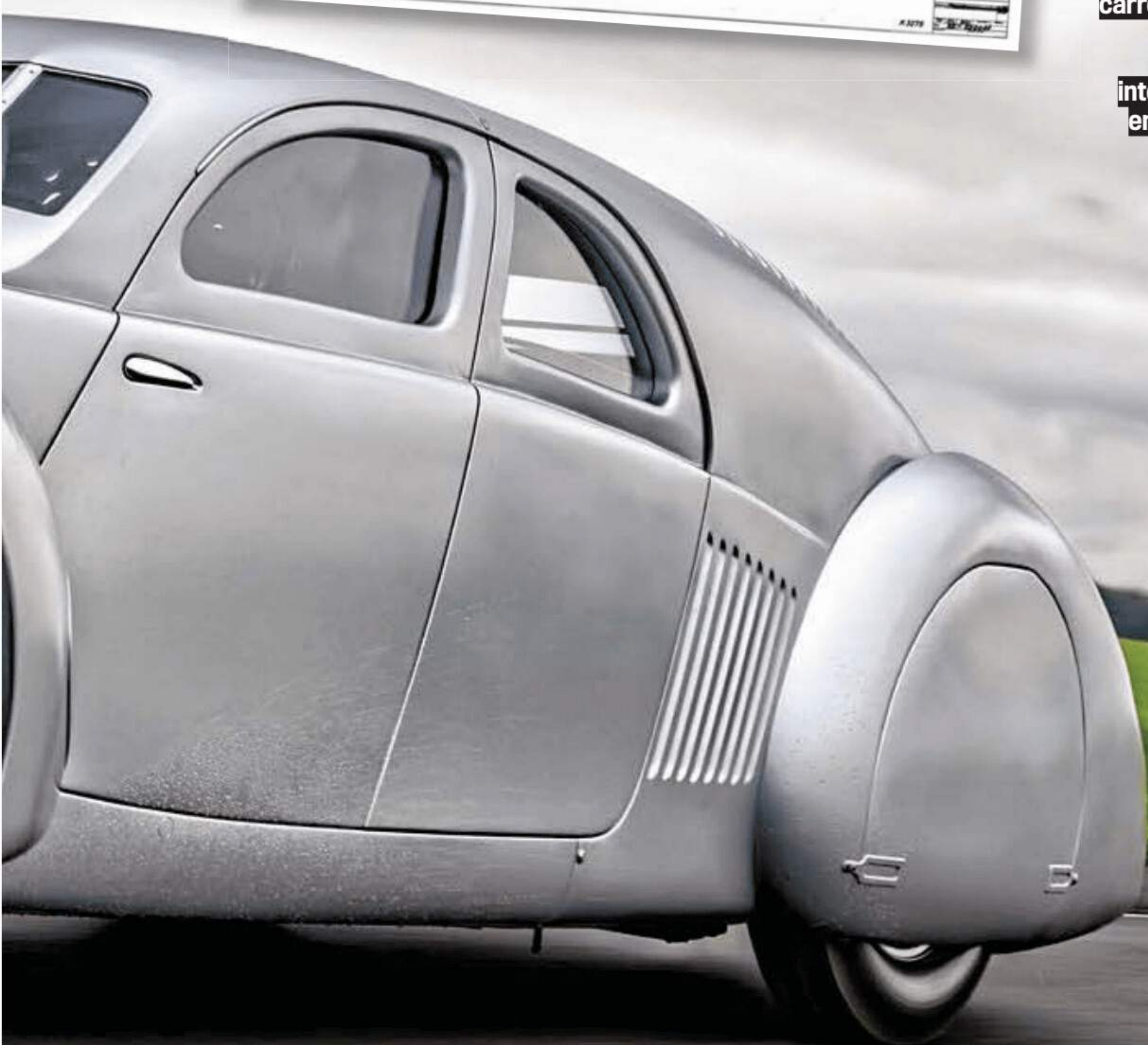
! El Typ 52 tenía lo necesario para ser el coche más espectacular de su época.



Con 90 años de retraso, el Typ 52 hizo por fin su viaje inaugural en el Festival de la velocidad de Goodwood.



No había mucho más en el Typ 52 que estos dibujos, el superior mostraba la carrocería y el inferior cómo el motor de 16 cilindros de los coches de carreras iba a llegar a la carretera. Todo lo demás era cuestión de interpretación y ensayo y error.



520 CV son suficientes para superar con creces los 200 km/h. Ojalá alguien se atreva...

A ALEMANIA DE LOS AÑOS 30 ERA UN PAÍS en plena efervescencia en lo que se refiere a la velocidad. Las 'Flechas de Plata' de Mercedes y la recién fundada Auto Union dominaban en los Grandes Premios, hombres como Rudolf Caracciola y Bernd Rosemeyer batían un récord tras otro y la idea de autopistas sin límites de velocidad alimentaba el sueño de correr al máximo en espacios públicos.

No en vano, Mercedes convirtió el 540 K en el rey de las autopistas: con 180 CV y 185 km/h, era probablemente el coche más espectacular de la época. Un tal Ferdinand Porsche soñó algo aún más grande, pero aún no podía realizarlo solo. Porsche todavía no era el jefe de su propia empresa de deportivos, sino un proveedor de servicios de desarrollo. Así, mientras desarrollaba el Volkswagen para el gobierno, fabricó las 'Flechas de Plata' para Auto Union.

La idea de Ferdinand Porsche

Cuando trabajaba en los coches de carreras, desde el Tipo A hasta el Tipo D, que lograron más de dos docenas de victorias en menos de una década, no solo pensaba en pilotos de carreras como Tazio Nuvolari, Bernd Rosemeyer y Hans Stuck. También tenía en mente a los pilotos ricos y quería seducir a aquellos locos por los caballos con un coche que era como ningún otro antes. La tecnología de los coches de competición Tipo A, revestida de una carrocería aerodinámica para tres ocupantes y adornada con abundante pintura y cuero, iba a convertir al Typ 52 en un deportivo de altas prestaciones que sería todo un espectáculo y haría que un Bugatti Royale pareciera anticuado. En lugar de ocho cilindros, como en el coche de carreras, Porsche pensó en 16, con 200 CV y una velocidad máxima de, al menos, 200 km/h.

Así es como Porsche inventó la categoría de vehículos que hoy conocemos como hiperdeportivos y que hacen jadear a los aficionados con ansias de potencia con modelos como el McLaren Senna, Mercedes-AMG One y Aston Martin Valkyrie. Es tecnología de Fórmula 1 para la carretera.

Pero esa idea ya existía antes. Al menos en teoría. El único proble- ➤

>> ma fue que, al parecer, nadie en Auto Union reconoció la oportunidad en su momento y más tarde la historia mundial se interpuso en el camino. Como resultado, no quedó mucho más del Typ 52 que una idea audaz en unos cuantos bocetos amarillentos. Por eso, el deportivo de alta velocidad se convirtió en uno de los más fascinantes fantasmas de la historia de la automoción.

De la idea al asfalto

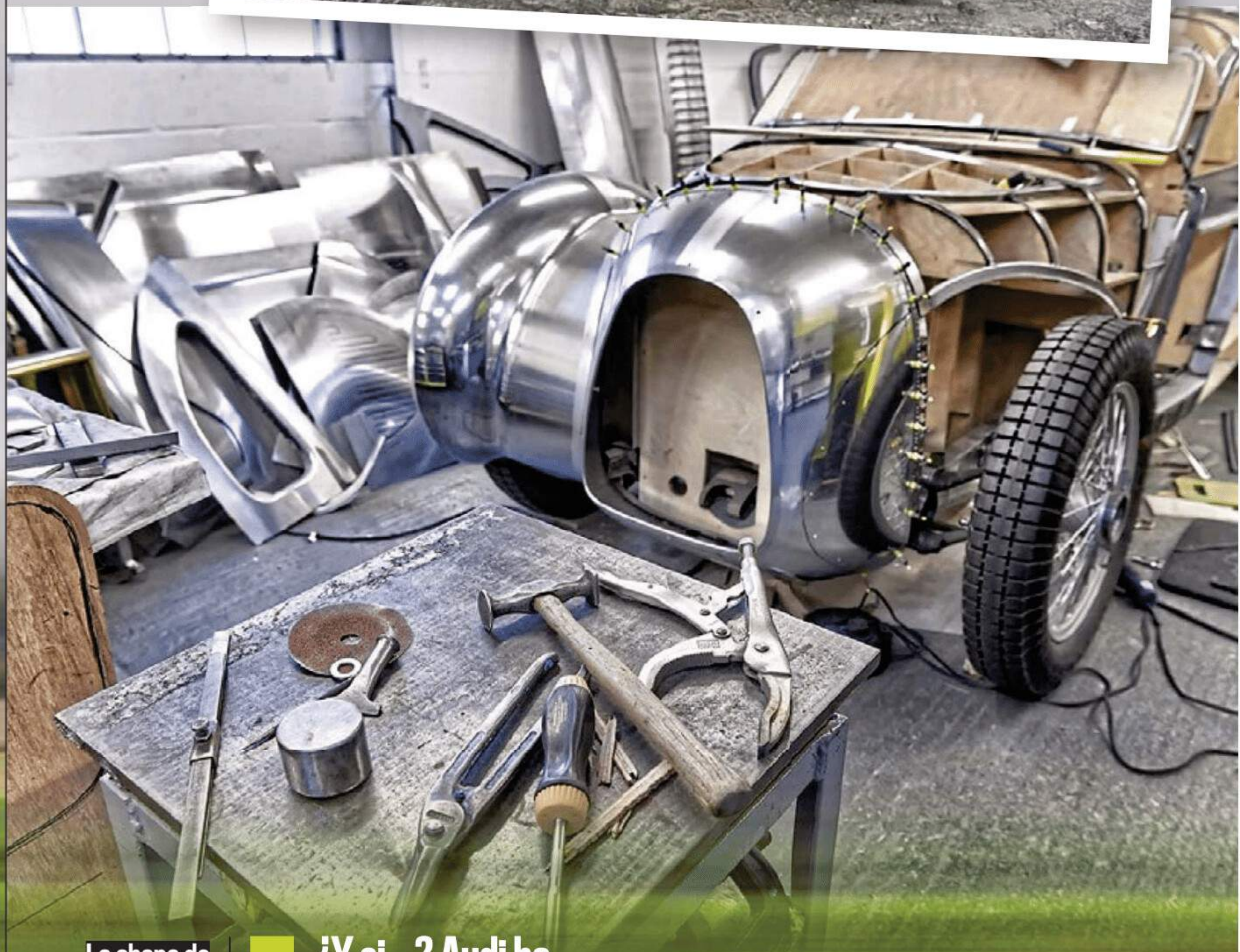
Así quedó todo hasta que, décadas después, Auto Union se convirtió en Audi, la marca que, bajo la dirección de Ferdinand Piëch, nieto de Porsche, se puso a la altura de Mercedes y BMW. Con el R8, los *Señores de los Anillos* tuvieron su superdeportivo y en Le Mans se estaban llevando una victoria tras otra. Así que las ideas del Sr. Porsche se seguían cultivando en tierra fértil. Los miembros de la junta directiva querían una respuesta a la pregunta “¿Y si...?”, y la semilla germinó en Crosthwaite & Gardiner, especialistas británicos en las ‘Flechas de Plata’.

Y ahora, 90 años después del primer esbozo de la idea, tras 10 años de trabajo manual y una devoradora suma de siete cifras por el encargo de la reconstrucción -más bien de la nueva construcción-, aquel superdeportivo ha recorrido la colina de Goodwood en su viaje inaugural en el mítico Festival de la Velocidad y ha logrado lo que debería haber hecho hace 90 años: dejar sin aliento a todos los presentes.

No es de extrañar. Después de todo, un coche como el Typ 52 no se había visto nunca antes. Al igual que las ‘Flechas de Plata’ de Chemnitz -y en total contraste con los coches de Stuttgart-, este histórico hiperdeportivo tiene el motor detrás del conductor. Como es un coloso equipado con un motor de seis litros, necesita espacio, mucho espacio. Por eso, aunque delante solo hay hueco para un morro respingón y los tres pasajeros se sientan uno al lado del otro con el conductor en el centro, la parte trasera es más larga que un Audi A3 actual.

Como Porsche y su diseñador Erwin Komenda rindieron homenaje a las entonces jóvenes leyes de la aerodinámica, el Typ 52 resulta más

La reconstrucción duró casi diez años. Esto se debe a que cada pieza tuvo que hacerse a mano.



La chapa de aluminio fue moldeada a mano sobre el marco de madera.

! ¿Y si...? Audi ha encontrado por fin una respuesta a esta pregunta.

Morro corto, interior estrecho y trasera interminable: así es un coche con un motor central de 16 cilindros.





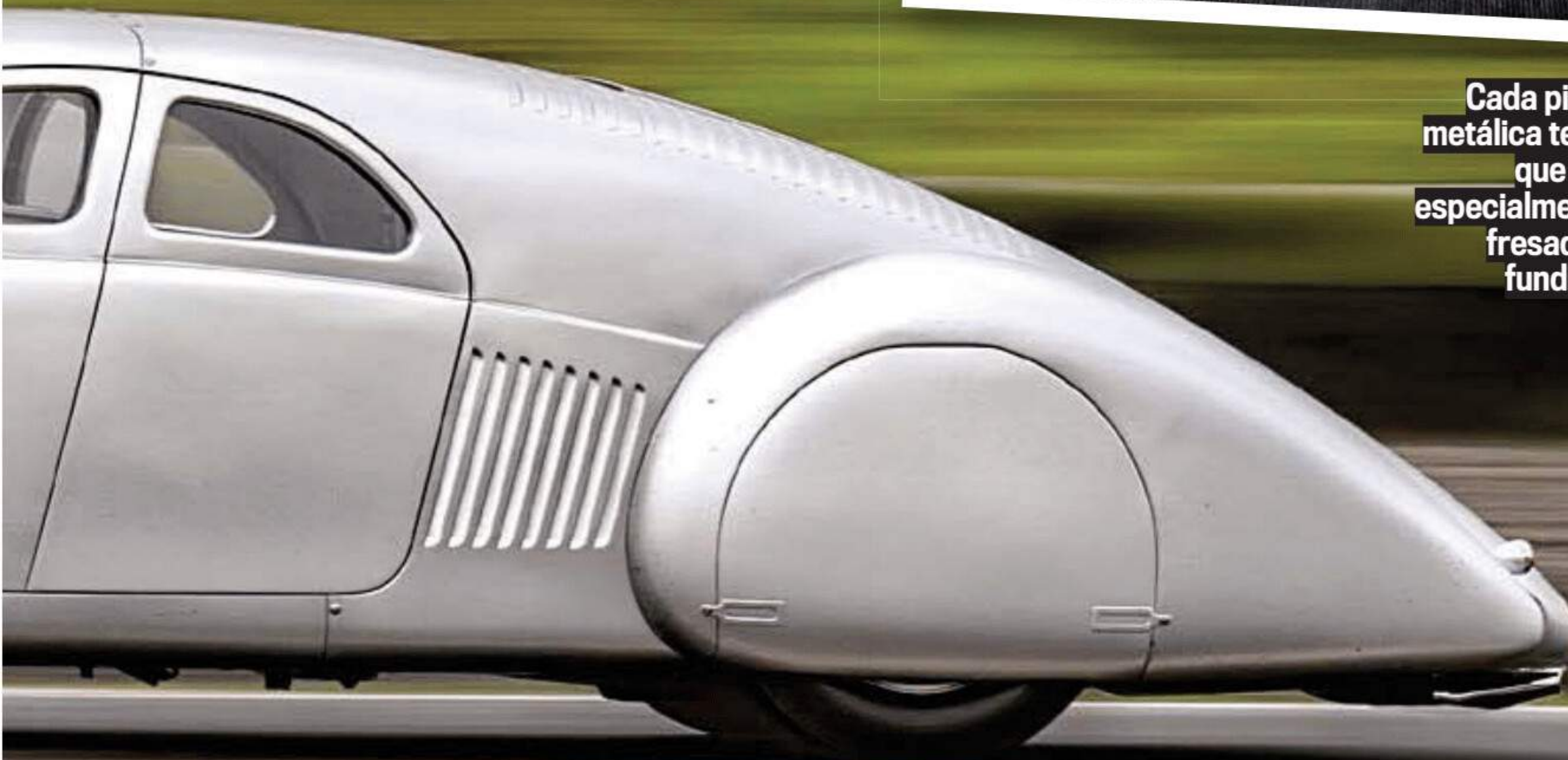
La disposición de los asientos, con el conductor en el centro, solo se ve ahora en coches como el McLaren F1.



Al pomo del cambio le gusta 'desaparecer' en el hueco de la rodilla del pasajero, lo que hace que la conducción no sea cómoda.



Cada pieza metálica tenía que ser especialmente fresada o fundida.



espectacular y elegante por detrás que muchos superdeportivos modernos por delante. Es como una lágrima en el viento, se alarga hasta casi cinco metros y medio, y el sol centellea en todas sus caras sobre la chapa esmaltada a mano y pintada en un sedoso color plateado mate.

Hecho con ciertas libertades

El hecho de que quizás el deportivo más espectacular jamás construido tenga el aspecto que tiene no se debe únicamente a Porsche y Komeda, sino que Timo Witt también tiene su parte de responsabilidad. Timo es quien gestiona la colección de vehículos históricos de Audi Tradition y ha sabido *leer* las mentes de los padres espirituales del coche. "Porque solo había bocetos y ningún plano", recuerda. ¿Qué faros tendría? ¿Dónde debían ir las ranuras de ventilación? ¿O cómo debían colocarse los enormes relojes en la cabina? "Fue un proceso de convergencia y mucho ensayo y error", señala Witt. "No podíamos preguntar a nadie y tuvimos que tomar una decisión visceral".

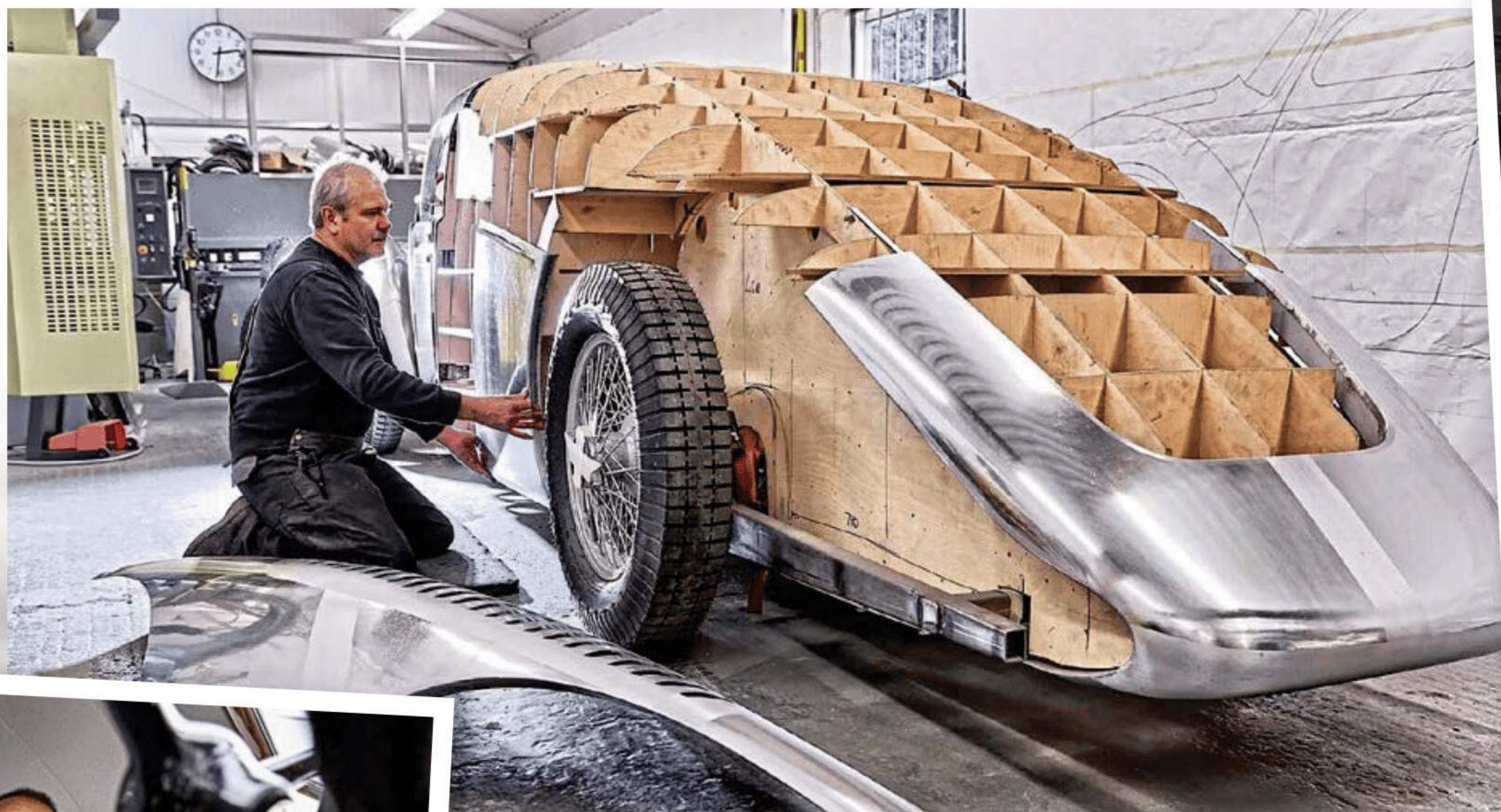
Solo en un momento dado, el bueno de Witt se decidió deliberadamente en contra del plan de Porsche. Mientras que este último quería propulsar su Typ 52 con un motor que quemara combustible convencional y que pudiera ser dominado por conductores normales, en la parte trasera ahora hace estragos el mismo bloque de 16 cilindros que se encontraba en las 'Flechas de Plata' de los modelos C y D. Aunque requiere una mezcla de 50% de metano, 40% de gasolina y 10% de tolueno (líquido derivado del benceno, que se emplea como disolvente en la industria química), tiene 520 CV en lugar de 200 CV. Y, sobre todo, es compatible con los demás coches de carreras, lo que no viene nada mal cuando hay que reconstruir a mano cada pieza de recambio.

Los planes de Porsche por sí solos habrían convertido al Typ 52 en un coche de altos vuelos. Y ahora, con un motor de carreras que suena sorprendentemente bien, sería incluso viable. Esto, si alguien se atreviera a llevarlo al límite. No obstante, incluso Strietzel Stuck, cuyo padre llevó en su día a las 'Flechas de Plata' a la victoria, se muestra inusualmen- ➤

CLÁSICOS | AUTO UNION TYP 52

Audi pagó un millón de euros por el proyecto. Una ganga teniendo en cuenta la cantidad de trabajo que implicaba.

Es cómodo de una forma diferente, según nuestro compañero, Thomas Geiger.



! Bien hecho, Audi. Con tanta tradición, no podías no tener un superdeportivo así.





El motor tiene más espacio que los pasajeros. Pero también lo necesita, con sus 16 cilindros y más de seis litros de cilindrada.



Con su diseño aerodinámico, el Typ 52 sigue atrayendo todas las miradas.

>> te comedido en su paseo inaugural en Goodwood.

En primer lugar, porque nadie sabe realmente si se trata de un coche clásico o nuevo. Es un modelo que merece todo el respeto, pero no está claro cuánto se puede confiar en él. Y, en segundo lugar, porque es increíblemente difícil de conducir. La ergonomía es bastante limitada, porque tienes que pasar las piernas por debajo del enorme volante y accionar unos pedales diminutos. Y el hecho de que la palanca de cambios esté en el hueco de la rodilla del pasajero no mejora las cosas.

“Nos atrevimos a circular a 120, 140 o quizá incluso 180 km/h”, dice el mecánico Thomas Bauch, la única persona aparte de Stuck que lo ha conducido hasta ahora. “Pero aún había margen de mejora. Mucho margen, de hecho”. Quién sabe, tal vez se estén abriendo camino poco a poco hacia la velocidad punta. Porque, aunque Audi hace tiempo que abandonó Le Mans y el R8 ya es historia (de nuevo), pronto habrá una ocasión más propicia. Cuando los *Señores de los Anillos* estén listos para su debut en la Fórmula 1 dentro de dos años, el Typ 52 volverá a tener cabida. Ah, una cosa más, queridos miembros del consejo de administración de Audi: si alguien del equipo de competición tiene una idea para un deportivo de calle, por favor, escúchenle y no guarde los planos en un cajón hasta dentro de 90 años. 🚫



**MI
OPINIÓN**
THOMAS GEIGER
X@AutoBildspain

Una historia como esta no puede repetirse. Pero, pese al tardío nacimiento de este hipercoche histórico, Audi ha conseguido dar marcha atrás al reloj y darnos una respuesta a la pregunta: '¿Y si...?'

Esperemos que esto también repercuta en las decisiones futuras de la marca alemana y nos siga trayendo emoción a las carreteras.

FUERA DE SERIE



Las siglas GTS vuelven a reinar en Sicilia. En este caso en un Cayenne GTS, que es el coche con el que hemos recorrido el trazado en el que Antonio Pucci ganó en su día con el Porsche 904 Gran Turismo Sport que puedes ver más arriba.



En su camino hacia la victoria hace 60 años, el Porsche 904 GTS (Gran Turismo Sport), que dio origen a toda una saga de modelos.

TRAS LA PISTA DE LA TARGA FLORIO

El nuevo Porsche Cayenne GTS, por supuesto, no es un deportivo clásico. Pero sí que hace hincapié en la deportividad. Lo hemos probado a lo largo y ancho del recorrido la mítica Targa Florio.

La Targa Florio está considerada la carrera de coches más antigua del mundo. Además, también se define como una de las más duras.



ES PRIMERA HORA DE LA TARDE, la temperatura se acerca a los treinta grados y Collesano duerme la siesta más aburrida de cualquier ciudad italiana. Pero mientras los pueblecitos de la Toscana y otras regiones de vacaciones se despiertan a primera hora de la tarde como muy tarde, la siesta aquí, en la campiña siciliana entre Palermo y Mesina, dura desde hace unas décadas.

“Pero no siempre ha sido así”, dice la señora Anna, que combate el cansancio del mediodía con una copa de Prosecco. Y ella debería

saberlo, ya que trabaja en un museo que nos recuerda que Collesa fue una vez el centro del mundo. Al menos para los que llevaban gasolina en la sangre.

Collesano se encuentra en la ruta de la Targa Florio, la carrera más antigua desde la invención del automóvil. En 1906, mucho antes de la Mille Miglia, se corría aquí por los valles de las montañas de la Madonia, hasta que la carrera perdió importancia en los años setenta.

Desde entonces, solo unos pocos aficionados a la gasolina se han acercado a esta pequeña ciudad y al ocasional club de veteranos. A pesar del encanto >>

>> con que el director del museo, Michele Gargano, ha montado la colección, el Corso Vittorio Emanuele no atrae a mucho más de 2.000 visitantes al año: “No somos el Louvre”, dice Anna con su sonrisa más amable.

Pero ¿por qué esconderse en un museo? Además de por la encantadora Anna de la taquilla, porque puedes aprenderlo todo sobre el conde Vincenzo Florio, que se convirtió en uno de los italianos más ricos con el vino, los barcos y la minería. También era un piloto de coches tan entusiasta que anunció su propia carrera y envió a los diez primeros coches a la pista en Cerda a las 6 de la mañana del 6 de mayo de 1906, con un intervalo de diez minutos.

Se nos habla de los tres circuitos que se recorrieron a lo largo de los años: el “Grande Circuito delle Madonie”, con 148 kilómetros; el “Circuito Medio”, con 108 kilómetros; y el “Piccolo”, que solo tenía 72 kilómetros, pero era el que se recorría con más frecuencia. La Targa formó parte del Campeonato del Mundo de Automóviles Deportivos de 1906 a 1973.

Marcas y nombres ilustres

La lista de participantes revela un quién es quién de fabricantes y héroes. Marcas como Ferrari, Alfa Romeo, Lancia, Porsche, Mercedes, Fiat o Bugatti. También hay hombres como Stirling Moss, Tazio Nuvolari, Achille Varzi, Hans Herrmann... todos dejaron su huella en la Targa y la Targa dejó su huella en ellos. Y escuchamos la historia del zapatero Francesco de Cefalú, que era tan virtuoso y rápido trabajando con suelas blandas y cuero flexible que se convirtió en el proveedor de generaciones de pilotos de carreras y era conocido como “Ciccio, zapatero de los rápidos”.

Pero para conocer los secretos de la Targa Florio no hacen falta más que unos pocos clics en



◀ Un Porsche pasa a toda velocidad por el pit lane en los años sesenta. Hoy, el muro principal sigue en pie.



◀ Un pequeño museo en Collesano (Italia) mantiene vivo el recuerdo. También el del héroe local Pucci.

> En Collesano han recogido con gran entusiasmo objetos devocionales de la historia de la Targa Florio.



A lo largo de las décadas se han recorrido tres rutas diferentes, todas señalizadas aún hoy en día.





▲ En el Cayenne GTS no se ve más que un barrido blanco de los boxes cuando se circula a gran velocidad.

▼ Incluso en medio de la idílica botánica, no puedes perder de vista la ruta.

La espectacular velocidad a la que viajaban los participantes de la carrera por Sicilia en aquella época es inimaginable en la actualidad

Thomas Geiger

internet o, mejor aún, en la 'Roads App' de Porsche, que todo automovilista entusiasta puede descargar gratuitamente en su *smartphone*. Esta aplicación no solo ofrece una breve descripción histórica. Al fin y al cabo, el circuito siciliano tiene un significado muy especial para Porsche: en 1956, Umberto Maglioli, al volante del 550 A Spyder, ganó por primera vez una carrera de importancia internacional para la entonces

aún joven empresa de automóviles deportivos.

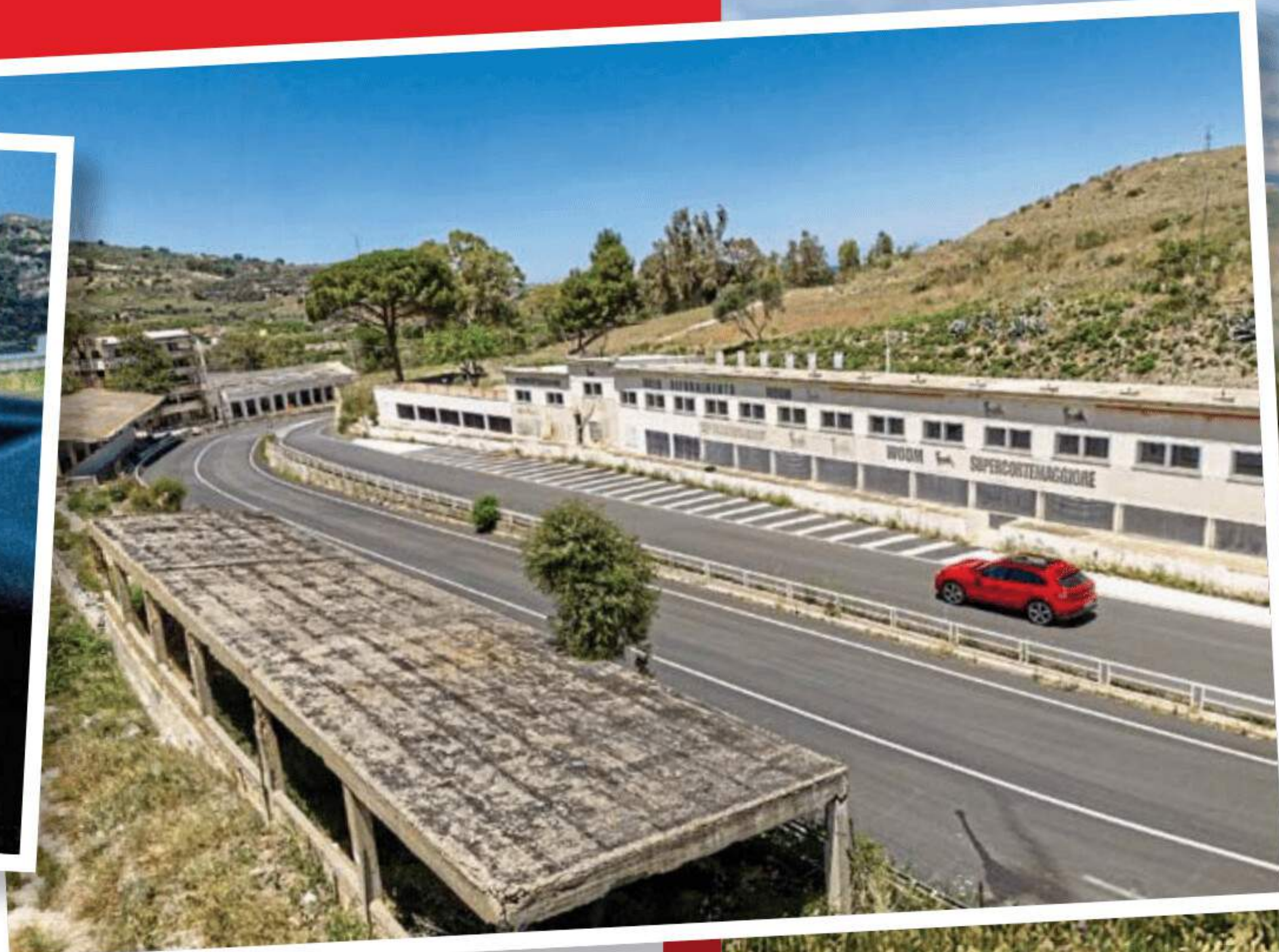
Ferdinand Porsche ya tenía experiencia en la Targa Florio, porque estuvo allí en 1922, año en que diseñó a *Sascha* un Austro-Daimler de 45 CV que ganó en la categoría de coches de 1.100 cc.

Otro hito en la crónica de la Targa Florio para los de Stuttgart es la victoria del héroe local Antonio Pucci, que llevó su 904 a la meta del recorrido pequeño en 7:10:53 horas en 1964, añadiendo así otra importante abreviatura a la nomenclatura Porsche tras la denominación genérica Targa.

El Porsche de Pucci era un "Gran Turismo Sport" que desde entonces ha inspirado numerosos modelos GTS. Si antes eran variantes de equipamiento relativamente arbitrario, ahora han florecido hasta convertirse en una variante especialmente señalada de cada serie de modelos de Porsche. El más joven de todos es el Cayenne, que, tras su importante lavado de cara con precios a partir de 116.038 euros para el SUV y 119.692 euros para el coupé, llega ahora también a los concesionarios como GTS. Por este motivo hacemos este viaje tan especial por Sicilia, siguiendo los pasos del héroe local Pucci.

Por supuesto, el Cayenne no es un coche de carreras y tiene poco más en común con el ganador de 1964 que el logotipo sobre el >>





▲ Volante más pequeño, pantallas más grandes y magníficas vistas: así hemos recorrido Sicilia con el Cayenne GTS.

>> capó y las aletas. Incluso estas son el doble de grandes, al igual que el coche es más de cuatro veces más pesado. No obstante, el Cayenne es uno de los SUV más deportivos, y el GTS es la primera opción para una ruta como esta.

Cualquiera que haya viajado entre Collesano, Caltavuturo y Campofelice habrá visto baches tan hondos como los platos del restaurante Nasca 2 en Cerda, donde Miss Italia 1998 sirve más variaciones de alcachofas de las que cualquier autor de libros de cocina podría soñar.

También hay cambios de asfalto salvajes y tan marcados como los que veo en las fachadas de Collesano. No querría imaginarme conduciendo por aquí en un deportivo *de verdad*, con la trasera a apenas un palmo por encima del suelo.

El Cayenne GTS, por su parte, no se inmuta ante un terreno tan roto (aunque aquí lo llaman firme). Tiene la misma precisión que el Turbo GT, que ya no está

disponible, y también el mismo vigor, pero parece un poco más dócil y, por tanto, es mucho más fácil de conducir por el estrecho y retorcido recorrido de 72 kilómetros y 800 curvas de la Targa Florio.

Pero el Cayenne afronta este difícil trazado con total confianza. Entre otras cosas, por qué tiene el mismo eje delantero del Turbo GT, lo que implica una mayor caída negativa, un sistema de tracción total especialmente potente con refrigeración por agua, suspensión neumática adaptativa con amortiguación de dos cámaras y una dirección asistida con vectorización del par, que es una pasada y te sorprende incluso en las curvas más cerradas.

El volante también tiene un mejor agarre y es dos centímetros más pequeño. También es un poco más bajo que el de los coches normales, para que la gravedad no lo lleve hacia fuera con tanta facilidad. Y los neumáticos de 22 pulgadas tampoco le vienen nada mal.

Pero, sobre todo,

▲ Los boxes sufren el paso del tiempo, pero para los aficionados son un escenario muy popular.

▼ Para los que no quieran rebuscar, la ruta puede encontrarse en la 'Roads App' de Porsche.



tiene una potencia infinita: mientras que el V8 tiene lo que hay que tener para acabar con la siesta en Collesano. Este motor de cuatro litros, ahora con turbo, empuja al Cayenne hacia delante con tal potencia que los pueblos pasan volando y apenas se reconocen los numerosos de las paredes de las casas que dan testimonio de la época dorada del Conte Florio y su Targa.

Con 500 CV en lugar de 460 CV y 600 Nm, el Cayenne GTS literalmente deja sin aliento a los muchos viejos y polvorientos pequeños Fiat que pueblan Sicilia.





◀ Mientras que GTS solía ser solo una insignia de marketing, ahora implica mucha tecnología. Especialmente en el chasis. Y eso es algo que se agradece en las carreteras de Sicilia.



MI OPINIÓN

THOMAS GEIGER
X@AutoBildSpain

▼ Puede que los pilotos solo se fijaran en las curvas. Pero para los viajeros, la deliciosa comida desempeña un papel importante.

Pero, aunque este peso pesado deportivo consiga pasar de 0 a 100 km/h en 4,4 segundos en el mejor de los casos y alcance los 275 km/h de velocidad máxima, es casi inimaginable cómo el finlandés Leo Kinnunen fue capaz de establecer el récord aquí en 1970 en el Porsche 908, circulando a una velocidad media de 128,571 km/h.

Ni siquiera la recta de Buonfornello, que discurre junto al mar y, con sus seis kilómetros, es más larga que la de Hunaudieres en Le Mans, ayuda, sobre todo, porque ahora está llena de radares de velocidad y aquí se desata el caos circulatorio italiano habitual.

Por supuesto, las cosas solían ser diferentes hace décadas: las velocidades por encima de los 300 km/h eran bastante normales durante las carreras en esta estrecha carretera rural de dos carriles. A esa velocidad, solo en el último segundo se reconocía la pronunciada curva a la izquierda que conduce a los boxes, pasando por delante de dos tribunas.



Aunque los estragos del tiempo carcomen hambrientos los pálidos edificios blancos de la zona, aún se pueden reconocer algunos anuncios del pasado descoloridos e incluso sigue ahí el clavo oxidado en la pared en el que el director de carrera Peter Falk colgó sus auriculares tras la última vuelta de un total de 57 participaciones de Porsche allá por el año 1973. Pura historia del automóvil.

Pero por muy impresionantes que hayan sido las prestaciones

de los señores Pucci y Herrmann, Kinnunen o Maglioli, no hay que sucumbir a la tentación de tratar de emularlos, ni siquiera en un SUV de 500 CV. Entre otras cosas, porque te estarías perdiendo algo crucial de la experiencia. Porque la Targa Florio puede definirse no solo por su trazado, sino también por calorías que puedes acumular en las deliciosas paradas para *repostar* el estómago y por los paisajes que se disfrutaban más allá del asfalto. 🚫

Italia es pura 'Dolce Vita'. Y ningún lugar sabe tan dulce como Sicilia. Pero un poco de pimienta no hace daño. Al menos, no cuando está bajo el capó del nuevo Porsche Cayenne GTS y entre la pizza, la pasta y el helado de pistacho se encuentra el trazado de un antiguo circuito de carreras. Una combinación imposible de mejorar.



Lo más visto en
EL MURO



TOYOTA MANDA A LA LONA AL RESTO DE FABRICANTES CON SUS 14.500 MILLONES DE BENEFICIO



Fernando Daniel Cerdeira Gemin La mejor marca con diferencia de las últimas décadas en motores de resistencia.



Gerardo Pereira Pérez Caetano Actualmente es lo que necesitamos los profesionales, un coche para confiar y que sea confortable. Toyota es la respuesta.



Javier Parrado No hace mucho que había gallitos que decían que Tesla se iba a comer al resto de fabricantes de coches. Como dice el refrán, en boca cerrada no entran moscas...



Xavier Mira Pont Una gran marca en la actualidad.



Alberto Urquizu Solo les hacen falta buenos diseñadores. Por la vista no entran. Son bastante feos, a excepción de Lexus.



UNOS CONDUCTORES VIVEN UNA ODISEA PARA VIAJAR DE MADRID A BURGOS EN SU COCHE ELÉCTRICO



Ignacio Martínez Martínez Jajaja ¿Qué se sentirá al ir en un coche de 50.000 euros y sentir que no llegas?



Rufino Casero Bobes Total, que hoy viajar en coche eléctrico es como cuando se viajaba en el "Seiscientos" en los años 50 y 60.

Problemas en los puntos de carga

Dos usuarios de YouTube grabaron sus viajes en coche eléctrico entre Madrid y Burgos. El navegador recomendaba parar en distintos puntos de carga en el camino, pero los fallos en el servicio o las averías de los propios puntos complicaron claramente el viaje.



TÚ PREGUNTAS

¿Algo te reconcome? ¿Tienes preguntas que ni el propio Internet en persona es capaz de responder? ¡Prueba suerte con la redacción de AUTO BILD! Nosotros te asesoramos basándonos en nuestra experiencia... y la de los expertos en cada tema. ¡No lo dudes y pregunta!

¿El kit antipinchazos puede dañar el neumático de mi coche?

Recientemente sufrí un pinchazo y lo pude solucionar con el kit antipinchazos. Tras acudir a un taller para reparar el pinchazo, me dijeron que necesitaba una rueda nueva porque el kit dejó inservible la goma. ¿Es cierto o solo querían venderme un neumático nuevo?

JOSÉ PADILLA, correo electrónico

Los kit antipinchazos han ganado presencia en los últimos años y, aunque ocupan menos es-

pacio y evitan que tengas que cambiar una rueda, también tienen algunos inconvenientes que hay que tener en cuenta.

Más allá del hecho de que no sirven ante pinchazos graves, un detalle poco conocido es que pueden utilizar un líquido muy abrasivo o una espuma para reparar de manera temporal el agujero de la goma. Sin duda, es una solución efectiva, pero que puede ocasionar daños irreversibles en el neumático de tu coche, obligándote a comprar uno nuevo. Desgraciadamente, no es algo que se suela dar a conocer en los concesionarios al comprar un coche nuevo y elegir entre kit o rueda de repuesto, a pesar de que tiene un impacto económico notable.

EL BAÚL DE LOS RECUERDOS



¿TANTO HA CAMBIADO TODO?

Inicio del curso escolar del año 2014, revista AUTO BILD número 455, como tema principal de portada una comparativa con el nuevo (entonces) Nissan X-Trail. Una década después se acaba de presentar una nueva generación del SUV japonés, por tanto, todo sigue más o menos parecido. ¿O no? En realidad no, ahora todas las motorizaciones cuentan con algún tipo de hibridación. Resulta curioso también descubrir que hace 10 años se hablaba de 'concept cars' de hidrógeno y que esta tecnología, pese a lo que promete, no termina de arrancar. Lo mismo que la supuesta movilidad eléctrica en las ciudades con vehículos futuristas que no terminan de llegar o, mejor dicho, de convencer. Y lo que sí que agrada es comprobar que modelos picantes como el Mercedes-AMG GT que surgió entonces siguen a la venta pese a la ola de electrificación.



Lo ha petado en **INSTAGRAM**

Te mostramos las publicaciones de Instagram que más interés han mostrado en nuestro perfil. Coches de ensueño, pruebas, alguna sorpresa y un sinfín de instantáneas para tu deleite.



No respondas a esta pregunta en un control

Si respondes a la pregunta '¿sabe por qué le he parado?' de un agente, puedes autoinculparte de un delito. Aprende en nuestro IG.



Porsche 911 GT3 Touring

Conocemos una de las versiones más interesantes del Porsche 911. Se llama GT3 Touring y es capaz de enamorarte.



California T7

¿Por qué no aprovechar los días soleados al aire libre? Para ello, la VW California es perfecta y ya hemos conocido su última versión.



Así es el nuevo Volvo EX90

Volvo apuesta fuerte en el terreno de los SUV eléctricos de lujo con el nuevo EX90. Ya hemos podido verlo de cerca y descubrir sus claves.



ENCUESTA

El nuevo Reglamento de coches históricos abarata el proceso y limita el uso a 96 días.

¿Qué te parecen las nuevas condiciones?

17%

Bien, es justo lo que hacía falta.

49%

Bien, pero no me gusta la limitación.

34%

Mal, no es lo que necesitamos.

PRÓXIMO NÚMERO

Te contamos cómo ha sido nuestra aventura a los mandos de un Seat Ateca en una prueba de regularidad en pleno Desierto del Sáhara.



DISFRUTANDO COMO NIÑOS EN EL DESIERTO

EL VIERNES
25 DE OCTUBRE,
EN TU KIOSCO

Temas tan interesantes como estos...



100% eléctrico y premium

Probamos el peculiar Polestar 4 y te contamos tanto lo que nos ha gustado, como lo que no.

FOTOS: FABRICANTE / AUTO BILD



Celebración por todo lo alto

Un modelo tan mítico como el Lamborghini Countach cumple 50 años. Repasamos toda su historia.

¿Una California usada?

¿Ya pensando en unas próximas vacaciones diferentes? Te contamos si es buena opción.



Staff

REDACCIÓN

REDACTOR JEFE ÁREA MOTOR David López

REDACTOR JEFE REVISTA Enrique Trillo

REDACCIÓN Y COLABORADORES

Luis I. Guisado, Kike Ruiz, Hugo Valverde, Mario Herráez, Enrique León, Noelia López, Adrián Mancebo, Luis Meyer, Aarón Pérez, Rodrigo G. Vta, Sergio Ríos, Adrián Minton (social media editor)

DIRECTOR DE ARTE Abel Vaquero

MAQUETACIÓN Beatriz F. Pecci

EQUIPO DIRECTIVO EJECUTIVO

DIRECTOR GENERAL
Manuel del Campo

DIRECTOR DE DESARROLLO DE PRODUCTO
DIGITAL Miguel Castillo

DIRECTOR COMERCIAL
Daniel Chamorro

DIRECTORA EDITORIAL
Yovanna Blanco

EQUIPO COMERCIAL

DIRECTORA DE VENTAS Valle Santos

SALES MANAGER MOTOR Estel Peris

EQUIPO COMERCIAL Javier Abad, Sergio Fernández, Rafael Lázaro

SALES CONTROLLER Jessica Jaime

DIRECTORA OPERACIONES Y PROGRAMÁTICA

Aitana Núñez

MARKETING

DIRECTORA DE MARKETING, CULTURA Y PERSONAS Marina Roch

SOCIAL MEDIA MANAGER Nerea Nieto

SOCIAL EDITOR Noelia Santiago

MARKETING ASSISTANT Andrea Gómez

ACCIONES ESPECIALES

DIRECTORA Susana Pardo

BUSINESS SOLUTIONS Susana Herreros,
Lydia Rissi y Marina Cobo

VÍDEO

DIRECTOR DE VÍDEO
Igoe Montes

DESARROLLO

DIRECTOR DE DESARROLLO
Javier Domingo

SISTEMAS / IT

DIRECTOR DE SISTEMAS
José Ángel González

ADMINISTRACIÓN Y CONTABILIDAD

JEFA DE CONTABILIDAD Y RRHH
Pilar Sanz

BANCOS Y PROVEEDORES Cristina Nieto

DIRECCIONES Y CONTACTO

EDITA Axel Springer España, S.A.

axel springer

Edificio Talent Garden.
C/ Juan de Mariana, 15 28045 Madrid

CONTACTO REDACCIÓN

cartas.autobild@axelspringer.es

CONTACTO PUBLICIDAD

publicidadaxel@axelspringer.es

CONTACTO SUSCRIPCIONES

Tel. 915 140 600
suscripciones@axelspringer.es

CONTACTO MARKETING

Nerea Nieto (Social Media Manager), Andrea Gómez
(Marketing Assistant) marketing@axelspringer.es

DISTRIBUCIÓN EN ESPAÑA,
HISPANOAMÉRICA Y PORTUGAL

SGEL Tel. 916 576 900

TRANSPORTE

Boyaca. Tel. 917 478 800

IMPRIME

ROTOCOBRHI. Tel. 918 031 676
Printed in Spain - Depósito Legal M-47106-2005
Revista miembro de ARI
Difusión controlada por



axel springer

AUTO BILD SE PUBLICA EN 33 PAÍSES:

Alemania, Austria, Azerbaiyán, Bielorrusia, Bulgaria, China, Croacia, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Georgia, Gran Bretaña, Grecia, Holanda, Hungría, India, Indonesia, Letonia, Lituania, México, Montenegro, Polonia, Portugal, República Checa, Rumanía, Serbia, Suiza, Tailandia, Turquía y Ucrania

AXEL SPRINGER ESPAÑA, SA
EDIFICIO TALENT GARDEN
C/ JUAN DE MARIANA, 15
28045 MADRID
TELÉFONO: (+34) 915 140 600

©2021 Axel Springer Auto Verlag GmbH. Queda prohibida la reproducción total o parcial, por cualquier medio o en cualquier soporte de los contenidos de esta publicación sin el permiso previo y por escrito del editor.

IMPORTANTE (INFORMACIÓN LEGAL LOPD)

De acuerdo con lo establecido en la normativa sobre Protección de Datos de Carácter Personal, te informamos que tus datos serán tratados por Responsable del tratamiento Axel Springer España S.A. y que se utilizarán para (i) gestionar las consultas, análisis y opiniones que nos envíes, (ii) gestionar tu participación en el sorteo o concurso y el envío del premio, (iii) analizar los datos aportados en las encuestas que hayas completado voluntariamente (iv) y ofrecerte, mediante el envío de comunicaciones comerciales, productos o servicios de nuestra propia empresa o de terceros relacionados con los sectores editorial, automoción, informática, tecnología, telecomunicaciones, electrónica, videojuegos, seguros, financiero y crédito, infancia y puericultura, alimentación, formación y educación, hogar, salud y productos farmacéuticos, ocio, gran consumo, cuidado personal, agua, energía y transportes, turismo y viajes, inmobiliario, juguetería, textil, ONG y productos/servicios para animales y mascotas. La base legitimadora del tratamiento es tu consentimiento. Tus datos no serán cedidos a terceros, excepto cuando sean publicados en nuestra revista para dar a conocer la respuesta a tu consulta, tu opinión, análisis o la relación de ganadores del concurso, garantizando la transparencia.

Los datos personales proporcionados serán conservados hasta que sea necesario para cumplir con la finalidad descrita o hasta la retirada del consentimiento.

Podrás ejercitar tus derechos de acceso, rectificación, portabilidad, supresión, limitación del tratamiento, retirada del consentimiento y oposición mediante escrito a Axel Springer S.A., c/Juan de Mariana, 15, 28045 Madrid o correo electrónico a contacto.autobild@axelspringer.es.

NUEVA

OFERTA DE SUSCRIPCIÓN

**12 números
de la revista**

**Auto
Bild**
ESPAÑA



EDICIÓN
EN PAPEL
Y DIGITAL



Baliza V16 homologada **Hero Driver LED 2**

Un dispositivo que aumenta la seguridad en **situaciones de emergencia**.

Gracias a sus potentes **LEDs** y su **compacto tamaño** es una luz indispensable en tu vehículo.

Sustituye legalmente a tus viejos triángulos de emergencia y es mucho **más seguro y efectivo** que éstos.



TODO
POR SOLO
38€



Puedes suscribirte por cualquiera de estos canales

E-mail suscripciones@axelspringer.es **Teléfono:** 915 140 600,

Web: <http://store.axelspringer.es/motor/revistas-motor/auto-bild/suscripcion-auto-bild>

Cada suscriptor tendrá acceso gratuito a la edición digital de Auto Bild España en Kiosko y Mas. Accesible desde PC, smartphones y tablets, con sistemas Windows 8, iOS y Android

En cumplimiento de la normativa vigente en materia de Protección de Datos personales, te informamos de que los datos que nos proporciones serán tratados por el Responsable del Tratamiento Axel Springer España S.A. con objeto de (I) gestionar tu suscripción y (II) ofrecerte, mediante el envío de comunicaciones comerciales, productos o servicios de nuestra propia empresa o de terceros relacionados con los sectores editorial, automoción, informática, tecnología, telecomunicaciones, electrónica, videojuegos, seguros, financiero y crédito, infancia y puericultura alimentación, formación y educación, hogar, salud y productos farmacéuticos, ocio, gran consumo, cuidado personal, agua, energía y transportes, turismo y viajes, inmobiliario, juguetería, textil, ONG y productos/servicios para animales y mascotas. La base legitimadora del tratamiento es ejecución del contrato para la finalidad (I) e interés legítimo para la finalidad (II). Tus datos no serán cedidos a terceros, salvo obligación legal. Tus datos serán conservados hasta cumplir con la finalidad. Podrás ejercer tus derechos de acceso, rectificación, supresión, limitación del tratamiento y oposición mediante escrito a Axel Springer España, S.A. C/Juan de Mariana nº15, 28045 Madrid, o correo electrónico a cartas.autobild@axelspringer.es.



® **FOREVER** **DESDE 1974**

GOLF



Nuevo Golf 50 años de un icono

¿Por qué hay cosas que duran para siempre? ¿Por qué otras, por el contrario, no? Piénsalo. En un mundo como el de hoy, donde todo parece fugaz y vacío, solo nos queda seguir persiguiendo aquellas cosas que llegan, que pesan, que dejan una marca que el tiempo no podrá borrar jamás. Como esa tarde, esa frase o ese instante. **Como Golf.**



Gama nuevo Golf: consumo combinado WLTP (litros/100km) de 0,3 a 5,8. Emisión CO₂ combinat WLTP (7 a 131). Modelo visualizado nuevo Golf eHybrid con opcionales.



DA ASESORAMIENTO ASESORAMIENTO ASESORAMIENTO ASESORAMIENTO

GRUPO DE PASDEL GRUPO DE PASDEL GRUPO DE PASDEL GRUPO DE PASDEL

de pasdel Grupo de pasdel Grupo de pasdel Grupo de pasdel Grupo

o, no obligatorio, no obligatorio, no obligatorio, no obligatorio,

gatorio, tiempo gatorio, tiempo gatorio, tiempo gatorio, tiempo